
Mai/Juni 1978 · 25. Jahrgang Heft 3
Offizielles Mitteilungsblatt des ACE Auto Club Europa

D 2304 FX

NEUE AUTOS · VERKEHR POLITIK · REISEZIELE · RECHT

ACE Lenkrad

Das jüngste Kind des DGB

Seite 61

Streß auf der Urlaubsfahrt

Seite 88



Aktuelle Ausweichtips für Österreich

Seite 104

PERSÖNLICHES EXEMPLAR VON:

ACE Lenkrad

Herausgeber:
ACE Auto Club Europa e.V., Vorsitzender: Ludwig Gosepath.

Verlag:
ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Ernst Baumann.

Redaktion:
Chefredakteur und verantwortlich: Ernst Bauer. Bildredaktion und Gestaltung: Reinhold Meier. Ständige Mitarbeiter: Interview, Wissenschaft und Wirtschaft: Wolfgang Schachermeier, Recht: Wolfgang Vogt. Fotos: Hans-P. Feddersen.

*

Gezeichnete Artikel stimmen nicht immer mit der Meinung der Redaktion überein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Gemeinsame Anschrift:
Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50, Telefon: (07 11) 50 67-1, Telex: 07 254 873

Anzeigen:
ACE-Verlag GmbH, Schmidener Straße 233, Postfach 50 01 06, Tel. (07 11) 53 10 94, Anzeigenleitung: Hans Fischer. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 14 vom 1. 1. 1978.

Druck und Vertrieb:
Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Theodor-Heuss-Allee 90-98, 6000 Frankfurt/Main 90, Tel. (06 11) 77 09 31.



ACE-LENKRAD ist das offizielle Mitteilungsblatt des ACE Auto Club Europa e.V. und erscheint alle zwei Monate. Für Mitglieder ist der Preis im Beitrag enthalten. Postbezug: 3,80 DM pro Jahr. Auflage 545 500.

inhalt

AUTO CLUB EUROPA

TEST, TECHNIK, WIRTSCHAFT

VERKEHR

VERKEHRSSICHERHEIT

RECHT

REISE/FREIZEIT

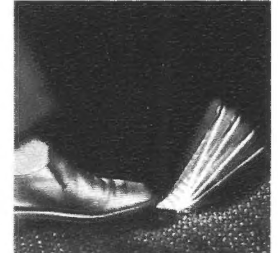
* * *

Titelfoto: Reinhold Meier



Es kommt nicht nur auf den richtigen Reifendruck an, sondern auch auf die Genauigkeit des Prüfgerätes. Viele gehen falsch. Seite 16





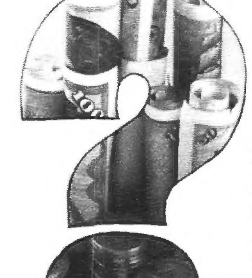
Die vom Volksmund „Gasgebimaten" genannten Regeleinrichtungen für gleichmäßiges Tempo finden immer mehr Freunde. Lenkrad fuhr die wichtigsten Neuerscheinungen. Seite 34



Wir werden uns mit der Richtgeschwindigkeit anfreunden müssen, denn alle Zeichen sprechen dafür. Seite 46



Trotz großer Aufklärungskampagnen verunglücken immer mehr Kinder im Verkehr. Die Juristen sehen Probleme für alle Autofahrer. Seite 76



Wissen Sie wirklich ganz genau, wieviel Geld Sie im Urlaub ausgeben? Der ACE möchte einmal wissen, was Urlaub heute kostet und bittet seine Leser um Mitarbeit. Es gibt auch wieder etwas zu gewinnen. Seite 96

Lieber Lenkrad-Leser

Sicher zum Urlaubsort und wieder zurück

Der ACE prüft mit seinen 15 Testfahrzeugen jedes Jahr mehr als 30 000 Fahrzeuge von Mitgliedern. Wir halten statistisch fest, wieviel Fahrzeuge in Ordnung sind und wieviel nicht. Das gilt nicht nur für den Antriebsbereich, sondern auch für den Zustand des Fahrzeuges allgemein, für den Umweltbereich und für den Bereich der Verkehrssicherheit. Die Besitzer der Fahrzeuge erhalten einen Testbogen (Prüfbericht). Daraus ist ersichtlich, welche Mängel festgestellt worden sind. Für viele Autobesitzer muß der Prüfbericht Anlaß sein, möglichst umgehend eine Fachwerkstatt aufzusuchen und die Mängel beseitigen zu lassen.

Ich schreibe darüber in dieser ACE Lenkrad-Ausgabe, weil ich bei der Durchsicht unserer statistischen Aufzeichnungen festgestellt habe, daß

1. mehr als die Hälfte aller geprüften Fahrzeuge Mängel aufgewiesen haben und
2. schon wenige Wochen nach dem Erscheinen dieser Ausgabe die ersten ACE-Mitglieder mit ihrem Auto und der Familie in den wohlverdienten Urlaub fahren.

Ich kann nur hoffen, daß die Mängel, die wir festgestellt haben, beseitigt werden. Wieviel Fahrzeuge auf dem langen Hin- und Rückweg wegen vorhandener Mängel mit gefährdet werden und welche Folgen für die eigene Familie und die Insassen anderer Autos entstehen können, die auch unterwegs sind, kann nicht beschrieben werden. Dies alles sollten diejenigen Mitglieder bedenken, denen unsere Tester im Prüfbogen Mängel bescheinigen mußten und die diese Mängel noch nicht beseitigen ließen.

Sicherheit muß Vorrang haben, auch wenn die Urlaubskasse auf Grund erforderlicher Reparaturen ein wenig geschmälert wird. „Komm gut heim", dieser Hinweis steht auf unseren Plaketten mit dem Bernhardinerkopf. Er soll stetige Mahnung sein,

- sich im Straßenverkehr partnerschaftlich zu verhalten,
- auf andere Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen,
- sein Fahrzeug nur in einem verkehrstüchtigen Zustand zu fahren.

Wenn diese Regeln beachtet werden, kann eigentlich nicht viel passieren.

Noch einige Hinweise, bevor Sie in den Urlaub fahren, auf den Sie sich, aber auch die Ehefrau und die Kinder seit Monaten freuen:

Treten Sie die Fahrt erst an, wenn Sie ausgeruht sind.

Machen Sie möglichst alle zwei Stunden eine Pause. Sie tut auch den Kindern gut. Bedenken Sie, daß viele Stunden im Auto für die anderen Mitfahrer, insbesondere für Kinder, sehr strapaziös sind. Fahren Sie nicht nonstop bis zur Adria oder Costa Brava.

Prüfen Sie vor Antritt der Reise Ihre Bremsen, Reifen und die Beleuchtung.

Sie fahren auch beruhigter, wenn die Fachwerkstatt Motor, Zündung usw. auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft hat.

Planen Sie vor Beginn der Urlaubsfahrt, was Sie alles mitnehmen wollen. Belasten Sie Ihr Auto nicht mehr als zugelassen. Jedes Kilo mehr als zugelassen ist zuviel. Es verändert die Fahreigenschaften, der Bremsweg wird länger.

Wenn Sie diese Anregungen beachten, kann es Ihnen nicht so gehen wie dem Urlauber im vergangenen Jahr, der alle Beladungskünste aufwenden mußte, um alle Sachen, die Ehefrau und Kinder eingepackt hatten, zu verstauen. Der Kofferraum reichte nicht aus, der Gepäckträger auf dem Dach war voll, der Rest kam auf die Rücksitze, auf denen die Kinder sitzen mußten. Das Auto hing durch. Die Räder veränderten ihre Lage wegen der zu hohen Belastung. Jede unebene Fahrbahndecke verursachte ein Durchschlagen der Federung, die wie auch die Bremsen aus Kostengründen vor dem Urlaub nicht repariert worden waren.

Der Fahrer des Wagens merkte schon nach wenigen hundert Metern Fahrt, daß er Fehler gemacht hatte. Die Kinder beklagten sich, daß sie schlecht sitzen konnten. Der Fahrer wurde abgelenkt. Die Konzentration ließ nach. Schon nach wenigen Kilometern war es soweit: Der Stau wurde zu spät erkannt. Die Vollbremsung kam zu spät. Es krachte fürchterlich. Die Stoßstange schob sich in das Heck des Vordermannes. Das Kühlwasser floß aus. Weinende Kinder. Eine völlig verstörte Ehefrau, die mit Vorwürfen nicht sparte. Der Fahrer des Wagens, auf den man aufgefahren war, schrie laut auf den Unfallverursacher ein.

Allein die Erlebnisse in den Stunden vom Beginn des Verladens bis zum Auffahrpunkt hatten den Fahrer urlaubsreif gemacht. Verletzungen gab es nicht. Man hatte sich angeschnallt. Da es hinsichtlich der Unfallursache keinen Zweifel gab, bat die Polizei zur Kasse. Das Fahrzeug mußte abgeschleppt werden. Das war nicht billig. Die Werkstatt war am Freitagabend geschlossen. Es wurde telefoniert, um eine Werkstatt zu finden, die den zertrümmerten Kühler durch einen neuen Kühler ersetzen würde. Vergeblich. Die Familie nahm ein Taxi und war nach etwa drei Stunden wieder dort, wo sie abgefahren war. Das Auto war arg ramponiert, die Urlaubskasse geschmälert. Die Stimmung übers Wochenende unerträglich. Der Urlaubsort noch weit entfernt. Ein Kredit mußte aufgenommen werden, um die Reparaturkosten zu bezahlen und das entstandene Loch in der Urlaubskasse zu stopfen. Aus Erfahrung klug geworden, wurde der überflüssige Ballast nun zu Hause gelassen und die Fahrt mit dreitägiger Verspätung erneut angetreten. Drei Tage mußten vom Urlaubs- und Ferienaufenthalt gestrichen werden. Von den Ferien, auf die sich alle seit Monaten gefreut hatten.

Jetzt spätestens werden viele Leser sagen: das kann mir nicht passieren. Natürlich nicht, wenn die gutgemeinten Verhaltensvorschläge beachtet werden. Eine Mißachtung lohnt sich nicht. Es hat auch keinen Sinn, Geld sparen zu wollen. Das Auto muß in Ordnung sein, wenn man eine lange Reise vor sich hat. Unser Freund hat die bittere Erfahrung gemacht. Er hat noch Glück gehabt, daß bei dem Aufprall niemand verletzt worden ist.

Beachten Sie vor der Urlaubsfahrt meine wohlgemeinten Anregungen. Es wird unter dem Strich billiger, und die Urlaubsfreuden werden nicht in Frage gestellt.

Ich wünsche Ihnen ungetrübte, sonnige und erholsame Ferien- und Urlaubstage. Kommen Sie gut heim.

L. Gosepath

Ludwig Gosepath
Vorsitzender des ACE





Zur Zeit 2,5 Prozent



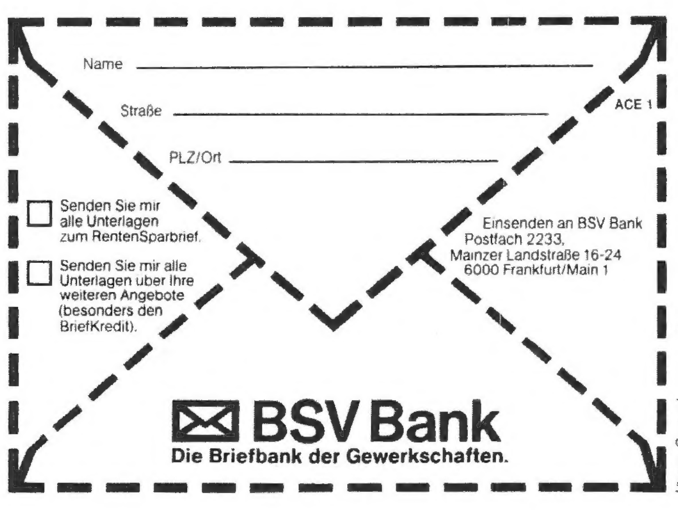
25 Jahre 6,25 Prozent garantiert

Damit ihre Ausbildung ohne Einschränkungen gesichert ist, garantieren wir hohe Zinsen bis zu 25 Jahre.

Viel zu viele Spargelder werden leider falsch angelegt, das heißt zu niedrig verzinst. Sie liegen auf Sparbüchern mit normaler Kündigungsfrist. Obwohl sie erst später, zum Beispiel für die sichere berufliche Zukunft eines Kindes, gebraucht werden.

Die BSV Bank, die Briefbank der Gewerkschaften, hat dafür den RentenSparbrief entwickelt. Schon mit einer monatlichen Sparsumme von 50 Mark kann man ihn kaufen. Weil er seine hohen Zinsen bis zu 25 Jahre garantiert, kann man ohne große Belastung früh damit beginnen, ein Studienkapital beiseite zu legen. Laufzeit, Dauer und Höhe der späteren Auszahlungen werden nach den individuellen Wünschen des Sparers vereinbart.

Senden Sie uns den Coupon für weitere Informationen! Sie können den RentenSparbrief auch in jeder *BfG Bank für Gemeinwirtschaft* erwerben.



Name ____________________

Straße ____________________ ACE 1

PLZ/Ort ____________________

☐ Senden Sie mir alle Unterlagen zum RentenSparbrief.

☐ Senden Sie mir alle Unterlagen über Ihre weiteren Angebote (besonders den BriefKredit).

Einsenden an BSV Bank
Postfach 2233,
Mainzer Landstraße 16-24
6000 Frankfurt/Main 1

BSV Bank
Die Briefbank der Gewerkschaften.

Lürzer, Conrad



Golf-Ärger

Auch ich bin als Besitzer eines 75-PS-Golf gezwungen, mich mit dem vereisten Vergaser meines Fahrzeuges herumzuärgern. Beim Anfahren gibt die Maschine ihren Geist auf – nicht ohne zuvor noch einmal kräftig nach vorne zu rucken. Mit stillstehendem Motor an einer Kreuzung besteht durchaus Anlaß, vom VW-Werk eine Umrüstung zu verlangen, möglichst bevor der Gegenverkehr dies durch „Verschrotten" meines Golf überflüssig macht. Vielleicht wäre der notwendige Austausch schon längst vorgenommen, hätte VW auch die horrenden Schmerzensgeldurteile amerikanischer Gerichte zu fürchten, die bei ähnlichen Konstruktionsfehlern die Bilanz mancher US-Autofirma oder des verantwortlichen Importeurs in die roten Zahlen bringt.

Willy Jost, Buseck

*

Ich bin Fahrer eines VW-Scirocco TS, Baujahr Juli 1974, 70 PS. Bei meinem Wagen tritt in der Kaltphase auch die nicht nur lästige, sondern auch lebensgefährliche und unfallträchtige Vergaservereisung auf. Durch das dauernde ausgehen des Motors in der Kaltphase hätte ich beinahe schon zwei Unfälle gebaut.
VW teilte mir ebenfalls mit, ich möchte jeder Tankfüllung 2 Prozent = 0,9 l Isopropyl-Alkohol beimischen. Wenn ich bedenke, daß 0,9 l Isopropyl 6 Mark kosten, so kann ich nur sagen: Mein nächster Wagen wird ganz bestimmt kein VW mehr sein.

Johannes Vermeulen
Duisburg 13

*

Endlich wurde hier einmal das Thema aufgegriffen, welches mir schon lange Ärger bereitet. Auch ich gehöre zu den „stolzen" Besitzern eines Stotter-Golfes. Für mich als Frau ist das besonders arg, da die „netten" Autofahrer jedesmal hupen, wenn ich wieder an der Kreuzung oder Ampel stehe.

Brigitte Peinemann
Buchholz

Orscholz in Luxemburg?

Dem Verfasser des Artikels „Zuständig für Kaffeefahrten: Der Minister" (Heft 2/78) ist ein geographischer Irrtum unterlaufen. Er schreibt: Wenn nun 23 Autofahrer im Hotel „Zur Saarschleife" im *luxemburgischen* Orscholz landen, dann haben die Luxemburger nichts dagegen." Was sollten sie auch dagegen haben? Wer in Geographie nicht geschlafen hat, dürfte wissen, daß besagtes Orscholz nicht in Luxemburg liegt, sondern in dem zur Bundesrepublik gehörenden Saarland, unweit von Mettlach an der Saar.

Jean Pater, Schweich/Mosel

Beileibe kein Grenzfall, sondern ein leidiger Fehler.
Die Redaktion

Unglaubliche Differenzen

Zu Ihrer Veröffentlichung der Tabelle über die Kosten eines 5000-Mark-Kredites (Heft 2/78) bei verschiedenen Banken und Kreditvermittlern kann ich Ihnen nur ein Lob aussprechen. Wie aus der Übersicht hervorgeht, ist vom billigsten bis hin zum teuersten Kredit eine Differenz beim effektiven Jahreszins von sage und schreibe 23,46 Prozent festzustellen. Da jedoch die Dummen nie aussterben, werden die „Kredithaie" weiterhin auf Bauernfang gehen können. In letzter Zeit sind Zeitungen und Zeitschriften gespickt von Angeboten solch dubioser Geschäftemacher.

Jean Pater, Schweich/Mosel

Muß denn Borgen Sünde sein?

Man kann nicht immer erster sein, aber seit vielen Jahren bietet die Opel Kredit Bank GmbH mit die günstigsten Autokredite aller Werksfinanzierungs-Gesellschaften an. Diese Zinskonditionen sind oft identisch mit denen der Großbanken, wobei die Flexibilität bestimmt nicht zu Ungunsten der Werksfinanzierer spricht.
Insider wissen, daß bei Ihrer vergleichenden Darstellung jeweils der günstigste Zinssatz für solvente Kunden aufgeführt wurde und dieser Zinssatz beträgt bei der Opel Kredit Bank GmbH seit Dezember 1975 0,32 Prozent p. m., zuzüglich 2 Prozent Bearbeitungsgebühren und nicht 0,5 Prozent p. m. plus Gebühren.
Sie werden verstehen, daß wir es nicht gleichgültig hinnehmen können, wenn eine so große Zeitschrift wie ACE Lenkrad ihre Leser über Zinssätze der OKB informiert, die keine Vergleichsbasis für den Test darstellen.
In einem weiteren Punkt stimmen wir ebenfalls nicht mit dem Verfasser des Artikels überein, wenn er schreibt: „Wer das Geld beim Händler leiht, muß in den meisten Fällen auf den üblichen Barzahlungsrabatt verzichten." Das ist praxisfremd. Basis für den Barzahlungsrabatt ist doch, daß der Kunde keinen Gebrauchtwagen in Zahlung gibt. Wird aber kein Gebrauchtwagen in Zahlung gegeben, kann es doch dem Händler gleich sein, ob er einen Scheck seiner Bank erhält; der Barzahlungsrabatt wird unseres Wissens in solchen Fällen ausschließlich gewährt.

Opel Kredit Bank
Rüsselsheim

Ausbürgerung

In Ihrem Artikel „Zuständig für Kaffeefahrten" (Heft 2/78) haben Sie mit meiner Person etwas vorgenommen, was gegenwärtig nur in gewissen osteuropäischen Staaten möglich ist: die Ausbürgerung. Ich bin gebürtiger Orscholzer, das an der landschaftlich wohl reizvollsten und bekanntesten Stelle im Saarland liegt, an der Saarschleife. Ein wirklich beispielhafter Zielpunkt einer Kaffeefahrt. Ich kann jedoch nicht damit einverstanden sein, wenn sie Orscholz ohne entsprechende völkerrechtliche Abmachungen zum Großherzogtum Luxemburg schlagen. Mir kommt es drauf an zu verhindern, daß Sie, wenn auch nur publizistisch, „den Bestand der Bundesrepublik beeinträchtigen" (vgl. § 81 Strafgesetzbuch). Orscholz gehört zum Saarland, und Saarland seit dem 1. 1. 1957 zur Bundesrepublik. Zur Geschichte: Nicht viel hätte gefehlt und Sie hätten konsequent schreiben müssen: „im französischen Orscholz". Wilhelm III., König der Niederlande wollte seinen Reichszipfel Luxemburg an Napoleon III verkaufen, das niederländische Parlament verhin[...] Handel. Wie es dann v[...] derländischen" Orsch[...] „luxemburgischen" Orscholz kam, gehört zu einem gähnend langweiligen Geschichtsunterricht.

Kurt Graus
Saarbrücken-Gersweiler

Gutes Interview

Erheiternd, wie durch bohrendes Fragen die bösen Benzinpreisplanspieler zur Offenbarung ihrer finsteren Pläne gebracht werden sollen.
Nur keine voreiligen Ängste liebe Kollegen; die Preise werden nach wie vor von den Ölmultis gemacht, und die haben schließlich kein anderes Interesse, als aus ihren Superanlagen eine flotte Rendite zu holen. Das aber ist offensichtlich am einfachsten erreichbar über einen ständig gesteigerten Massenverbrauch.
Keine bösen Sorgen also. Unsere berechtigte Forderung, vollmotorisiert zum nächsten Briefkasten oder Zigarettenautomaten zu gelangen, wird bestimmt respektiert werden, bis der letzte Supertanker im Ölhafen oder auf einer Klippe gelandet ist.

Otto Degenhard
Radevormwald

Keine Zustimmung

Ihre Zeitschrift wird nicht nur von ACE-Mitgliedern, sondern auch von den anderen Kollegen in unserer Dienststelle gerne gelesen. Dies zeigt, daß hier eine Zeitschrift von Aufmachung und Inhalt her gut ankommt.
Doch vor einiger Zeit hatte ich eine ganz andere Meinung zu einem Artikel, den Sie im Heft 2/78 nochmals aufgriffen. Sie stellen wiederholt die Frage, ob zwei Frauen noch leben könnten, wenn die B 27 bei Rottweil richtig beschildert gewesen wäre.
Sicher ist Ihre Forderung nach ausreichender Beschilderung berechtigt. Aber was Sie dem Leser durch Ihre Berichterstattung beibringen wollen, daß dieser spezielle Unfall vielleicht verhindert werden konnte, scheint mir bei so viel grobem Fehlverhalten der Pkw-Fahrerin fraglich.
Den Schlußfolgerungen Ihres Artikels kann ich nach meinem moralischen Empfinden nicht zustimmen.

Peter Poellot, Berlin

Suchen Sie nicht länger! Hier ist das neue Grundig Spitzenautoradio mit Sendersuchlauf.

Das WKC 2835 VD wird in der Spitzenklasse der besten Cassetten-Autoradios eine Solistenrolle spielen. So überzeugend sind Technik, Ausstattung und Leistung, so einmalig der Preis für ein Gerät dieser Klasse.

Das WKC 2835 VD ist auf Komfort abgestimmt!

Es hat einen elektronischen Sendersuchlauf, der alle UKW-Sender automatisch ansteuert, einstellt und Ihnen zur Wahl überläßt. Damit die Hände am Lenkrad bleiben.

Es hat drei UKW-Stationstasten zum Speichern Ihrer Lieblingssender und eine Leuchtdioden-Skala.

Und es hat selbstverständlich Vollstereo, damit Sie UKW und Cassettenmusik in Stereo genießen können. Mit starken 14 Watt!

Doch damit nicht genug. Das neue WKC 2835 VD bringt Ihnen stets die neuesten Verkehrsnachrichten, denn es hat einen Verkehrs-Decoder für Sender- und Durchsagekennung.

Die elektronische Störaustastung (ESA) verhindert Knacken und Prasseln durch Störquellen und sorgt für klaren Empfang.

Und wenn Sie bei Cassettenbetrieb mal ein Musikstück „überspringen" wollen, drücken Sie kurz auf die Vorlauf-Rasttaste und haben das Steuer wieder fest in der Hand.

Außerdem hat das robuste Cassettenteil des WKC 2835 VD etwas gegen Bandsalat: die Switch-off-Automatic.

Sie sehen:

Viel Komfort zu Ihrer Sicherheit.

Komfort, der für Grundig Autoradios so selbstverständlich ist wie Qualität und Zuverlässigkeit. Überzeugen Sie sich bitte selbst, was Grundig Ihnen fürs Auto bieten kann. Der Fachhandel – und nur dort gibt es Grundig Autoradios, Funkgeräte und Zubehör – informiert Sie gern. Oder schreiben Sie uns bitte: GRUNDIG AG, 8510 Fürth/Bay.



Die Sicherheit eines großen Namens.

Das grüngelbe Angebot:

Hier erfahren Sie 13 meistverkaufte preiswert Sie selber

*Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes







29.75
Mercedes 200, 230:
mit 5,0 Ltr. BP Visco-Static zum sb-Preis.

am Beispiel der n Autotypen, wie Öl wechseln können.*

Heft 10/1977. Ölmengenangaben ohne Filterwechsel.



Audi 80:
mit 2,5 Ltr. BP Visco-Static zum sb-Preis.

VW Passat:
mit 2,5 Ltr. BP Visco-Static zum sb-Preis.

VW Polo:
mit 3,0 Ltr. BP Visco-Static zum sb-Preis.





Ford Taunus 4 Zyl.:
mit 3,25 Ltr. BP Visco-Static zum sb-Preis.

Ford Granada 4 Zyl.:
mit 3,25 Ltr. BP Visco-Static zum sb-Preis.



Selber Öl wechseln ist kinderleicht.
Dieses neuartige Gerät an unseren sb-Stationen saugt in Minutenschnelle das alte Öl ab. Und zwar von oben – durch die Peilstaböffnung. Die Ölwanne wird so gründlich und sauber entleert wie bisher. Und um das Altöl kümmert sich BP. Umweltfreundlich.



Selber Öl wechseln spart Geld.
Original BP Visco-Static SAE 20 W-50 gibt es zum sb-Preis von 5,95 DM je Liter. In der neuen sb-Dose mit der praktischen Tülle für sauberes Einfüllen. Jede angebrochene Dose kann wieder verschlossen werden und ist eine ideale Reserve.



An den sb-Stationen von BP

wpt IV/78



Noch mehr Auswahl: Der jüngste von sechs

Ganz so glatt, wie er sich im südfranzösischen Sand präsentiert, ist der neue Renault 18 nicht. Denn es ist nicht unbedingt problemfrei, wenn man aus einem bewährten kleineren Auto ein gutes größeres machen will. Dennoch scheint der Renault 18 alle Ansätze zu haben, eines der wirtschaftlichsten Mittelklasseautos der 80er Jahre zu werden. Für unseren Markt wird das Auto im kommenden Frühjahr so richtig interessant.

Im September soll in der Bundesrepublik ein neuer Renault ausgeliefert werden, der etwa 13 000 Mark kostet und der dem VW-Passat, dem bis dahin vielleicht neuen Audi 80, dem Ford Taunus und dem Opel Ascona Konkurrenz machen wird. Basis dieses neuen R 18 – natürlich ein Fronttriebler – ist der inzwischen betagt wirkende R 12, der zwar schon 1969 gebaut wurde aber heute noch immer ein gutes Auto ist. Man hat die Spur vorne um 10 cm und hinten um 4 cm verbreitert, so daß das Auto auf kräftigeren Beinen steht. Die ersten Probefahrten, noch unter französischem Kennzeichen, zeigten denn auch die Problemzone des neuen Wagens: Er ist sehr weich gefedert und erfordert große Kräfte am Lenkrad. Wie beim Renault 12 kommt der Aufbau sehr leicht und für viele ungewohnt zur Neigung, ein Effekt, der hierzulande nicht von allen akzeptiert wird. Andererseits hat diese Beobachtung den Erfolg des Renault 12 nicht hindern können. Konzept des neuen Familienwagens aus Frankreich ist wie beim Renault 12 die Wirtschaftlichkeit, von der man heute offensichtlich noch nicht überall einsehen will, daß sie künftig mehr als alles andere den Kaufentscheid beeinflussen wird.

Die Stylisten haben dem Renault 18 eine gefällige Form gegeben. Die Frontpartie entspricht der heutigen Erkenntnis über die notwendige Absenkung von Motorhauben zur Erzielung eines geringeren Luftwiderstands. Vier Türen gehören in Frankreich ohnedies zur Normalausstattung. Die Sitze haben in der Breite genügend Platz, in der Längsverstellung kann es hinten eng genug werden.



Die Motoren liegen nicht quer

Vor der Vorderachse, und nicht etwa quer darüber, liegt bei der neuen Baureihe die Maschine. Diese Konzeption hat den Nachteil, daß sie viel Fahrzeuglänge schluckt, ohne daß diese für die Energievernichtung genützt werden könnte. Auf der anderen Seite ermöglicht eine solche praxiserprobte Konstruktion die Übernahme bestehender Bauelemente und dadurch eine geringere Neuinvestition. Rein theoretisch müßte sich dies im Verkaufspreis niederschlagen. Die Motoreningenieure von Renault müssen nicht neu entwickeln, denn sie haben genügend Bewährtes. Mit 47 kW (64 PS) werden die Modelle TL und GTL angetrieben, wobei die Maschine genau identisch ist mit der 1,4-l-Version aus dem Renault 12, wie sie in manchen Export-Ausführungen eingebaut worden ist. Es handelt sich dabei um einen Motor mit Stößelstangen, Leichtmetall-Zylinderkopf und Graugußblock, einen „Schaffer" im traditionellen Motorenbau. Er ist 9,25:1 verdichtet und macht 5500 Umdrehungen. Die zweite Version, die im 18 GTS eingebaut werden soll, leistet 58 kW (79 PS) aus 1647 ccm. Diese Maschine stammt aus dem Programm des Renault 16 und ist ein Leichtmetallmotor mit dem Effekt des Langhubers. Er hat ein Fünfganggetriebe zu bedienen und darin liegt naturgemäß eine Problematik, denn der Motor fällt in der Drehzahl relativ schnell ab und muß häufiger geschaltet werden. Probefahrten mit der Automatik zeigten, daß der Motor in dieser Ausführung besser geeignet ist. In der Tat mag dieses Auto, das dann mit Automatik zwischen 14 500 und 15 000 Mark kosten wird, sicherlich für manche Familien interessant werden.

Klare Konzeption im Innenraum

Das Armaturenbrett fällt durch seine Schlichtheit auf. Über der Lenksäule sitzt die Konsole mit deutlichen Signalen. Sämtliche Hebel und Schalter liegen dort wo sie sein müssen. Die Heizung läßt sich logisch und leicht bedienen und der Blick zu den Instrumenten ist ungestört.

Die Baureihe 18 wird in vier Ausstattungsvarianten verkauft, zunächst im TL, bei dem die H-4-Scheinwerfer und die Verbundglasscheibe zur Grundausstattung gehören, dann der GTL (zusätzlich innen verstellbarer Außenspiegel und wischwasch-Anlage an den Scheinwerfern) dann der TS, bei dem gegenüber dem TL eine Uhr und eine Kartenleselampe vorhanden ist und schließlich der blanke Luxus, das Spitzenmodell 18 GTS, bei dem eigentlich nichts mehr fehlt und sogar die Dachantenne, die elektromagnetische Zentralverriegelung und die elektrischen Scheibenheber Serie sind.

Im Kofferraum vermißt man das Reserverad, es hängt unter dem Kofferraumboden und schafft zusätzlichen Platz. Es wird aber von innen gesichert und deshalb muß im Falle einer Panne ebenfalls der Kofferraum wenigstens an der Sicherungsstelle entleert werden. Die Stufenheckkarosserie gestattet einen relativ großen und auch klar gegliederten Kofferraum, ebenfalls also eine familien- und freizeitfreundliche Komponente.

Mit einem Test ist frühestens in der November-Ausgabe zu rechnen.



Auffallend am neuen Renault ist die modifizierte Form des Stufenhecks.



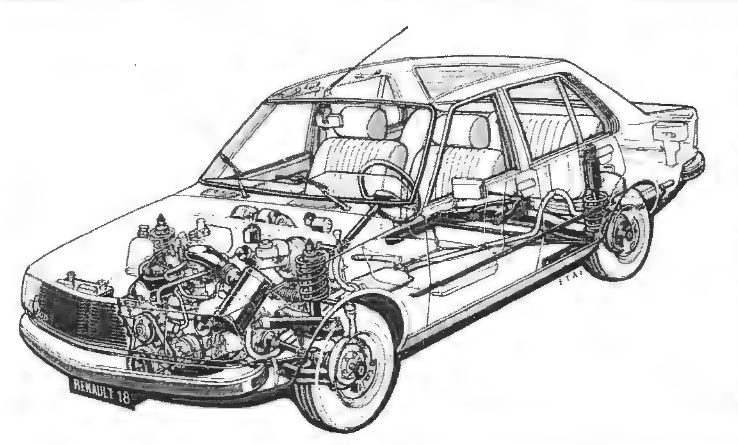
Beim GTS reizt nicht nur die bessere Motorisierung, sondern auch die Spitzenausstattung.

DATENBLATT

Renault 18

Das Modell

Renault, bekannt für Schräghecklimousinen, wie den R 16 oder den R 20/30, bringt mit dem R 18 einen Wagen auf den Markt, der durch seine konventionelle Stufenheckkarosserie einen ganz anderen Käuferkreis ansprechen soll.
Renault dringt mit dem R 18 in einen Markt ein, der durch Konkurrenten, wie den Ford Taunus, den Opel Ascona und den Audi 80 bereits hart umkämpft ist.



Insgesamt gibt es sechs verschiedene Versionen des R 18, die sich durch Motorleistung, Ausstattung und Kraftübertragung unterscheiden. Der R 18 TL und GTL werden von einem 1,4-Liter-Vierzylinder-Reihenmotor angetrieben, der 47 kW (64 PS) leistet, während R 18 TS und GTS mit einem 58 kW (79 PS) Triebwerk ausgerüstet sind. Den R 18 TS und GTS gibt es auch mit einem automatischen Getriebe.

Technische Daten für den TL

Karosserie:
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vier Türen bei allen Versionen, zugelassen für fünf Personen.
Motor:
Vierzylinder-Reihenmotor vor der Vorderachse. Hubraum: 1397 ccm. Bohrung/Hub: 76/77 mm. Verdichtungsverhältnis: 9,25:1. Leistung: 47 kW (64 PS) bei 5500 l/min. Höchstes Drehmoment: 103 Nm (10,5 mkg) bei 3000 l/min.
Fahrwerk:
Einzelradaufhängung vorn: Doppelquerlenker, Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer und Querstabilisatoren. Hinten Formprofilachse, Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Rohr-Querstabilisatoren.
Bereifung: schlauchlose Gürtelreifen 145 SR 13.
Kraftübertragung:
Vollsynchronisiertes mechanisches Vier-Gang-Getriebe. Vorderradantrieb
Abmessungen:
Länge: 4,381 m, Breite: 1,689 m, Höhe: 1,405 m, Radstand: 1,416 m, Kofferrauminhalt: 396 Liter, Tankinhalt: 53 Liter.
Gewichte:
Leergewicht: 920 kg, zulässiges Gesamtgewicht: 1330 kg, Zuladung: 410 kg, zulässige Anhängelast bei 10 Prozent Steigung gebremst: 1000 kg, ungebremst: 450 kg.

Die Meßwerte

Eigene Testwerte liegen noch nicht vor, werden aber nachgetragen, sobald wir den R 18 getestet haben. Deshalb können im Moment nur Werksangaben verwendet werden.
Beschleunigung:
Von 0–100 km/h: 15,0 sec.
Höchstgeschwindigkeit:
150 km/h

Verbrauch:
Bei 90 km/h: 6,4 l/100 km Super
Bei 120 km/h: 8,7 l/100 km
Stadtverbrauch: 10,5 l/100 km
Nach DIN-Norm: 9,3 l/100 km
(Werksangaben)
Wartung:
Große Wartung alle 15000 km, alle 7500 km Motorölwechsel. Fahrwerk wartungsfrei.

Das gefiel uns besonders

Aufbauend auf einer bewährten Basis versucht Frankreichs bedeutender Hersteller eine wirtschaftliche und robuste, aber auch komfortable Limousine anzubieten. Beachtenswert ist im Vergleich zur Konkurrenz vor allem der Preis, auch für die Automatik-Ausführung.

Das gefiel uns weniger

Leider konnte bei den jetzt vorgestellten Modellen das starke Neigen des Karosserieaufbaus noch nicht verhindert werden. Dies könnte sich für manchen Kaufinteressenten als Hinderungsgrund einstellen.

Versicherung

Haftpflicht für ein Jahr (zum Beispiel: Tarifgruppe R 5 für Stuttgart, Dekkungssumme 1 Million bei 100% Beitragssatz) 828,50 Mark.
Die Steuer für ein Jahr beträgt 201,60 Mark.

Richtpreise

Die Preise für den deutschen Markt stehen noch nicht fest. In Frankreich kostet die TL Version 29 300 Francs.
In Deutschland wird es den Wagen ab etwa 13 000 Mark geben, wenn man den Marktstrategen glauben darf.



Das Neue an der thermo-elastic Super von Bosch: Kupfer im Kern.

Ein besonders wärmeleitfähiges Material ist bekanntlich Kupfer. Diese Erkenntnis hat sich Bosch zunutze gemacht. Und in die Chrom-Nickel-Mittelelektrode seiner thermo-elastic Super einen kupfernen Kern eingebaut. Er hilft, ein Kernproblem zu lösen, das im Verkehrsalltag von heute dem Autofahrer zunehmend zu schaffen macht:

Die Verrußung bei niedrigen Geschwindigkeiten. Im Stadtverkehr, in der Kolonne, im Stau auf der Autobahn.

Keine Zündaussetzer, kein Motor-Streß.

Schon bei niedrigen Stadtgeschwindigkeiten kann sich die neue Kerze selbst von Rußrückständen freibrennen. Weil der Kupferkern in der Mittelelektrode die Voraussetzung dafür geschaffen hat, die Isolatorfläche größer und damit schneller aufheizbar zu machen. Erfolg: Es gibt praktisch keine Zündaussetzer mehr. Kein teures Benzin wird unverbrannt zum Auspuff hinausgejagt. Kein unnötiger Streß plagt den Motor. Und bei hohem Dauertempo auf der Autobahn? Da erfüllt die thermo-elastic Super alle Anforderungen durch die überlegene Wärmeleitfähigkeit des Kupferkerns.

Im Stadtverkehr keine Verrußung mehr.

Die Kerze für den strapaziösen Wechselverkehr.

Wann brauchen Sie solch eine Hochleistungskerze? Wenn extrem wechselnde Verkehrsbedingungen bei Ihnen an der Tagesordnung sind. Wenn Sie oft in der Stadt und oft auf der Autobahn fahren. Oft mit niedrigen und oft mit hohen Betriebstemperaturen. Dann macht sich die thermo-elastic Super von Bosch doppelt und dreifach bezahlt. Denn sie bringt volle Motorleistung, hilft Benzin sparen und bewahrt vor unnötigen Motorschäden.



Keine Über[illegible] bei hohem Dauertempo.



thermo-elastic Super von Bosch.

Denn die Verkehrsverhältnisse können Sie sich nicht aussuchen.

BOSCH

KE 178 BMZ



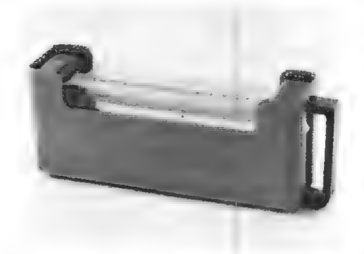
ausprobiert

Daimon-Flutlicht

Mit dem neuen DAIMON Flutlicht ist jetzt eine transportable, netzunabhängige Lichtquelle auf dem Markt, die flutlichtartig ganze Räume und Plätze ausleuchtet und das mit Batterien.

DAIMON Flutlicht wird überall da eingesetzt, wo viel Licht gebraucht wird und kein Stromnetz in der Nähe ist: Bei der Autoreparatur, beim Camping, in der Garage, im Garten, in der Jagdhütte, auf der Baustelle.

Optimale Abstimmung der Leuchtstoffröhre mit dem Reflektor bürgt für größtmögliche



Lichtausbeute. Betrieben wird das DAIMON Flutlicht mit 8 Trockenbatterien (Mono-Zellen) oder über den Zigarrenanzünder des Fahrzeugs.

Das DAIMON Flutlicht wird aus hochwertigem, extrem schlagfestem Kunststoff hergestellt und hat die Abmessungen 30x13x8 cm.

Die Lebensdauer der Leuchtstoffröhre beträgt mehr als 3000 Betriebsstunden.

Paßgerechte Fußmatten zum Ausschneiden

Neben den bewährten Color-Paßform-Matten aus Weich-PVC stellt APA jetzt auch Paßform-Matten aus Gummi her. Die maßgerechten Modellschnitte sind genau vorgegeben und mit einer Schere leicht zuzuschneiden. Im Nu hat man die richtige Form. Der Vorteil ist, daß dabei der Mattenrand immer geschlossen bleibt. Schmutz und Nässe werden in dem tiefen Wabenmuster sicher festgehalten. Der Bodenraum



bleibt so immer sauber und trocken. Die Reinigung ist mühelos einfach: Matte herausnehmen und ausschütteln. Fertig. Gelegentlich muß die Matte jedoch mit Pril o. ä. gereinigt werden.

In der Farbe schwarz paßt diese APA-Paßform-Matte in jedes Auto. Sie ist sehr strapazierfähig und liegt rutschfest.

Die APA-Paßform-Matte aus Gummi gibt es einzeln für die Fahrerseite, für die Beifahrerseite und als Set für rechts und links. Der Preis für das Set beträgt ca. 29,50 DM.

Hersteller: APA GmbH, 7012 Fellbach

Sicherheits-Reserve

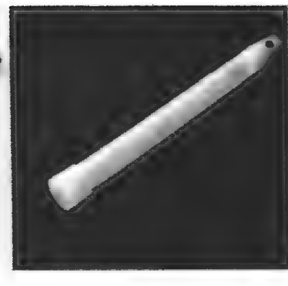
Meist passiert es irgendwo auf der Autobahn oder Landstraße, weit weg von der nächsten Werkstatt. Ein Knall, und die Windschutzscheibe, wie sie heute noch in die meisten PKW eingebaut wird, zerspringt in tausend Stücke.

Für diesen Notfall ist die APA-Ersatz-Windschutzscheibe das richtige Zubehör.



Schnell ist die stabile Klarsichtfolie mit Haftbändern am Fensterausschnitt befestigt, absolut dicht und ohne Spannschnüre.





Die Fahrt kann sofort weitergehen.

Die APA-Ersatz-Windschutzscheibe paßt universell für alle PKW, ist verzerrungsfrei, scheibenwischerfest und absolut witterungsbeständig (auch bei extremen Kälte- oder Hitzegraden).

Die APA-Ersatz-Windschutzscheibe ist TÜV-geprüft und ist im ACE-Sicherheitsangebot zu 10 Mark erhältlich.

Hersteller: APA GmbH, 7012 Fellbach

. . . und empfohlen.

Cyalume-Leuchtstab Teure Spielerei mit kalter Chemie

Beim „Spiel ohne Grenzen“ wurden die milchig-weißen Stäbchen erstmals lanciert. Ein paar Dutzend Fans knickten die Perlonhülse und hatten plötzlich grünes Licht in der Hand. Dann rotierten sie es vor den Eurovisions-Kameras und halb Europa fragte sich, was das wohl gewesen sein könnte. Keine unnötige Aufregung: Man kann das Ding vergessen, auch wenn es unterm Rubrum Verkehrssicherheit gepriesen wird. Interessant daran ist nur der Wirkungsmechanismus. Durch das Abknicken eines doppelwandigen Rohres kommen zwei Chemikalien zusammen und es ward Licht. Weil solches grüngiftiges Strahlen nicht gerade häufig und schon gar nicht natürlich zu nennen ist, fällt es unnatürlich auf. Und darin sehen die Erfinder des Knicke-Röhrchens den Effekt, von dem sie sich und anderen so viel versprechen.

Wir meinen, daß 2,65 Mark (bei Abnahme von 1000 Stück) für einen solchen Alarmstab (von dem man ja genaugenommen nie weiß, ob er wirklich tut, wenn er tun soll und ob man ihn dann auch findet oder dabei hat) zuviel Geld sind. Schließlich hat er auch so etwas wie die Jungfernschaft. Wenn man mal damit gespielt hat, ist's vorbei. Da loben wir uns doch eine handfeste, stabile und praktische Warnblinklampe. Mit ihr kann man wenigstens unterm Jahr mal probieren, ob noch alles in Ordnung ist . . .

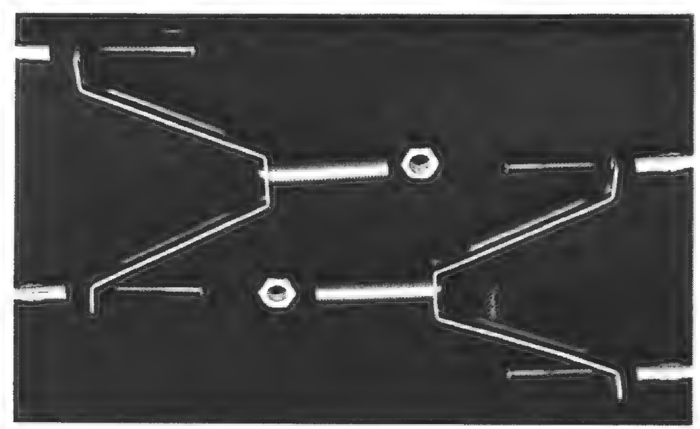
. . . und nicht empfohlen.

Verbesserte Reifenhalter

Wir haben schon vor einigen Jahren die Reifenhalter der Firma Voigt in Lüdenscheid besprochen. Inzwischen ist die Apparatur verbessert worden, allerdings mit dem Nachteil, daß man neuerdings zwei Löcher pro Halter bohren muß. Dies ist für Besitzer von Fertigbetongaragen doppelt so schwierig wie bisher, denn Fertigbetongaragen sind verdammt hart.

Die Reifenhalter – vier Stück kosten in Supermärkten und Discount-Ketten weniger als 20 Mark – dienen der Aufnahme der zweiten Reifengarnitur, die natürlich auf Felgen aufgezogen bleibt. Dadurch wird die Garage größer und die Sache hat Ordnung.

. . . und empfohlen



Immer auf der Höhe

Die Spezialfabrik für Barometer, Thommen, bietet eine vereinfachte Ausführung ihres bisherigen Modells 2000 an. Die Skala ist 20-m-weise unterteilt und reicht bis 3000 Meter. Das Gerät zeigt Differenzen bis zu 4500 m an. Es läßt sich sehr leicht nacheichen und dient dem Wanderer, Autofahrer, Alpinisten oder auch dem, der gerne mit einem Höhenmesser „spielt“, als relativ genauer Anhaltspunkt für die jeweilige aktuelle Bezugshöhe.

Vertrieb: optische Fachgeschäfte



Hersteller: Revue Thommen, Bad Friedrichsdorf (Taunus)
Preis: Type 1000–3: 189 Mark
. . . bedingt empfohlen

Matte mit System

Wenn Sie wollen, daß in Ihrem Kofferraum die wichtigsten Dinge immer schön auf der Matte bleiben, dann sollten Sie etwas dafür tun. Kleine Arretierbolzen vermögen auf dieser zusammenknöpfbaren Plastikmatte so ziemlich alles festzuhalten, was sich transportieren läßt. Wir haben schon vor Jahren über dieses System berichtet, allerdings mußte man damals die Matte am Stück kaufen und nach einer Schablone dem Kofferraumboden anpassen. Heute gibt es die Anti-Rutsch-Matte im Päckchen, bestehend aus 55 Einzelplatten und 12 Befestigungsbolzen. Während man mit den Einzelplatten, die nahtlos aneinanderpassen, gut auskommt, hapert's an den Bolzen. Denn jeder Gegenstand sollte mit mindestens drei, besser aber vier oder fünf Bolzen arretiert werden. Folglich reichen zwölf Stück weder vorne noch hinten. Übrigens: Das Ding heißt Noppi . . .

Hersteller und Vertrieb: GTS Autotechnik, Westerwaldstraße 13, 6000 Frankfurt 80.

Preise: Ab 60 Mark im Handel.
. . . und bedingt empfohlen.



Mancher ist platt: Ungenaue Reifenprüfer

Wer an einer Tankstelle den Luftdruck seiner Reifen überprüft, muß damit rechnen, daß er falsche Werte bekommt: statt beispielsweise 2,0 bar, wie es die „Druckluftbombe" anzeigt, enthält der Pneu nur 1,8 bar. Derselbe Reifen kann an einer anderen Füllstation 2,1 bar haben, obwohl der effektiv gleiche Luftdruck gegeben war. Die Prüfgeräte an Tankstellen sind also nicht so genau, wie sie sein müßten. Denn die Reifenhersteller fordern aus Sicherheitsgründen immer wieder die exakte Einhaltung des Reifendrucks („auf ein Zehntel kommt es an"). Tests der Redaktion an 50 Füllstationen haben Druckdifferenzen von 0,3 bar ergeben.

In der Praxis bedeutet das: Wer seine Reifen korrekt auf 2,0 einstellt, kann schon 100 Meter weiter an der nächsten Tankstelle 2,3 bar und damit drei Zehntel zuviel haben. Noch schlimmer: Unsere Recherchen beweisen, daß an einer Tankstelle mit mehreren Prüfgeräten ebenfalls Unterschiede auftreten können. Um aufzuzeigen, wie wichtig der

bar statt atü

Anders als bei der Motorleistung, wo man von PS in Kilowatt (kW) umrechnen muß, bleibt einem dieser beim Reifendruck erspart. Hier ist die bislang gebräuchliche „Atmosphäre" (at, atu oder atü geschrieben) dem aus der Wetterkunde bekannten bar (als Dimension mit einem kleinen b geschrieben) gewichen. Ein bar entspricht zwar nicht ganz genau einem atu, der Unterschied ist jedoch derart gering, daß er vernachlässigt werden kann. Für den, der's ganz genau wissen möchte: ein bar ist 1,0197 atu.

korrekte Luftdruck in den Pneus tatsächlich ist, haben wir einige ernstzunehmende Warnungen von Industrie und Verbänden zusammengestellt.

So spricht der Reifenhersteller Uniroyal von „tickenden Zeitbomben", und meint damit die Autos, bei denen der Luftdruck in den Reifen nicht stimmt. „Die Folgen des Geizens mit kostenloser Luft sind dramatisch:

- der Rollwiderstand erhöht sich, der Verschleiß wird größer. Messungen ergaben, daß sich bei einem Luftdruckminus von 0,6 bar der Benzinverbrauch eines Mittelklassewagens um rund zehn Prozent erhöht. Gleichzeitig sinkt die zu erwartende Kilometerleistung des Reifens um ein Drittel.
- Durch verstärkte Walkarbeit erwärmt sich der Reifen stark – Gefahr bei langen Fahrten! Schon bei einer Unterschreitung des Sollwertes um 0,3 bar kann die Reifentemperatur bei Autobahnschnellfahrten bis auf 100 Grad und mehr ansteigen. Mögliches Resultat: Ein Reifendefekt.
- Tragfähigkeit und Seitenführungskraft des Reifens nehmen ab. Beispiel: Wenn der Luftdruck nur von 2,5 bar auf 2,1 bar sinkt, vermindert sich die Seitenführungskraft um 20 Prozent.
- Geradeauslauf-Eigenschaften, Kurven- und Bremsverhalten verschlechtern sich."

Auf recht eindrucksvolle Weise demonstrierte Michelin auf der letzten IAA, welch fatalen Einfluß falscher Luftdruck auf das Fahrverhalten von Autos ausüben kann. Anhand eines praxisnahen Modells wurde gezeigt, wie sich ein Auto verhält, wenn es mit hoher Geschwindigkeit in eine Kurve fährt. Mit korrekt aufgepumpten Pneus bewältigte das Modellfahrzeug die scharf gefahrene Kurve völlig problemlos. Dagegen überschlug sich das Fahrzeug mit falschem Luftdruck (zum Beispiel mit einem veränderten Luftdruckverhältnis zwischen Vorder- und Hinterseite) bei sonst unveränderten Versuchsbedingungen. Zudem beeinträchtigt falscher Luftdruck nicht nur die Fahrsicherheit.

Tankstellentest in Stuttgart	abgelesener Wert	Differenz +	Differenz –
1. Aral Sillenbuch	2,00		
2. BP Selbstbedienung (SB) Sill.	1,95		0,05
3. BP SB Sillenbuch	2,05	0,05	
4. Aral SB Sillenbuch	2,00		
5. Aral SB Sillenbuch	1,80		0,20
6. Esso Sillenbuch	1,80		0,20
7. BP Kemnat	2,00		
8. Shell SB Ruit	1,95		0,05
9. Shell SB Ruit	2,00		
10. Esso Ruit	1,90		0,10
11. Aral Nellingen Parksiedlung	2,00		
12. Shell SB Nellingen	1,95		0,05
13. Esso Nellingen	1,95		0,05
14. Agip SB Eßlingen	1,90		0,10
15. Esso Endersbach	2,00		
16. Aral Endersbach	2,05	0,05	
17. BP SB Waiblingen	1,95		0,05
18. BP SB Schmiden	2,05	0,05	
19. Esso Schmiden	2,10	0,10	
20. Shell Schmiden	2,00		
21. Freie T Cannstadt	1,95		0,05
22. Shell SB Cannstatt	2,00		
23. Esso SB Cannstatt	2,10	0,10	
24. Aral Cannstatt	2,00		
25. Agip SB Stuttgart-Mitte	2,00		
26. Agip SB Stuttgart-Mitte	2,05	0,05	
27. Esso SB S-Nord	2,00		
28. Esso SB Stuttgart-Nord	2,05		
29. Aral SB S-Nord	2,05	0,05	
30. Aral SB Kornwestheim	1,95		0,05
31. Fina Kornwestheim	2,05	0,05	
32. Elf Kornwestheim	2,00		
33. Esso Kornwestheim	1,90		0,10
34. Agip SB Ludwigsburg-Oßweil	1,95		0,05
35. Agip SB L.-Oßweil	2,00		
36. Aral SB L.-Oßweil	1,90		0,10
37. Esso Stuttg.-Untertürkheim	2,10	0,10	
38. Aral SB S-Wangen	2,00		
39. Aral SB S-Wangen	2,00		
40. Aral SB S-Wangen	2,00		
41. Aral SB S-Wangen	2,00		
42. Aral SB S-Wangen	2,05	0,05	
43. Elf SB S-Wangen	2,00		
44. Elf SB S-Wangen	2,10	0,10	
45. Shell SB S-Wangen (Richtung Süd)	2,00		
46. Shell SB S-Wangen (Richt. Nord)	2,00		
47. Shell SB S-Wangen (Richt. Nord)	1,95		0,05
48. SVG-Tank S-Wangen	1,95		0,05
49. Aral SB S-Hedelfingen	2,00		
50. Agip SB S-Hedelfingen	1,85		0,15

Langsamer und durstiger

Welche Folgen ein abgesunkener Reifendruck hat, haben Ingenieure des Volkswagenwerks exakt gemessen. Bei einem Golf, der mit 155-SR-13-Reifen bestückt war und mit 160 km/h gefahren wurde, stellte sich bei ordnungsgemäßem Luftdruck von 1,8 bar eine Reifentemperatur von 74 Grad ein. Sie stieg, nachdem der Druck auf fehlerhafte 0,8 bar verringert wurde, auf 120 Grad an, woraus sich, in Verbindung mit der erheblichen Walkarbeit, ein rascher Verschleiß des Reifens bis hin zur plötzlichen Zerstörung ergab. Daß starkes Walken den Rollwiderstand erhöht, leuchtet aufgrund des bloßen Augenscheins ein. Die genaue Messung ergab folgendes: Der Rollwiderstand eines Rades bei (richtigen) 1,8 bar: 3,8 kW, bei 0,8 bar: 7,6 kW. Aber auch die Höchstgeschwindigkeit erfährt eine deutliche Einbuße. Der Golf erreichte, mit zwei Personen besetzt, bei korrektem Luftdruck eine Spitze von 154 km/h. Sie fiel bei nur 0,8 bar auf 146,4 km/h. Der Verbrauch stieg dabei um knapp einen Liter an.

Der Wirtschaftsrat der deutschen Kautschukindustrie weist darauf hin, daß der Reifen auch kurzzeitige Fehlbehandlung übel nimmt. Der Grund dafür liegt in der erhöhten Walkarbeit, die er in der Minderluftphase zu leisten hat und die zu übermäßiger Erhitzung und damit zu Materialzermürbung führt. Auch die Abkühlphase und die Korrektur des Luftdrucks ändern daran nichts. Der Reifen behält solche Fehlbehandlungen im Gedächtnis. Wer sich also nie um seinen Reifendruck kümmert, muß sich dann nicht wundern, wenn er vielleicht schon nach 15 000

Schauen Sie ruhig mal von oben herab, denn nur dan





Wer die „Luftdruckbombe" so bedient, wie der Herr auf dem Foto, der pumpt zwangsläufig zu viel oder zu wenig Luft in seine Reifen. Das dokumentieren auch unsere Fotos mit der Prüfgeräteskala. Beide Male handelt es sich um den gleichen Luftdruckwert. Doch beim einen Fall kann man 1,7 bar ablesen und im anderen Fall 1,8 bar. Was ist richtig?
Die Skala des Prüfgerätes muß im-

Kilometer Laufleistung neue Reifen kaufen muß, oder gar während der Fahrt einen Reifenplatzer hat.

Trauriger Rekord: 1,5 bar zuwenig!

Wir wollen hier nicht den Teufel an die Wand malen, dennoch: Jeder Autofahrer sollte regelmäßig den Luftdruck seiner Reifen überprüfen, am besten zweimal im Monat. Doch hier liegt noch vieles im argen. Die Ergebnisse einer Untersuchung von Uniroyal unterstreichen, daß Aufklärung angebracht ist. Bei Untersuchungen in Parkhäusern und auf Parkplätzen wurden rund 10 000 Reifen auf korrekten Luftdruck hin überprüft. Nur bei 1,5 Prozent der in Deutschland gemessenen Fahrzeuge waren alle vier Reifen korrekt aufgepumpt. 25,4 Prozent der Reifen (also eines von vier Rädern am Auto!) waren mehr als zehn Prozent unter dem empfohlenen Luftdruck, 6,8 Prozent lagen um mehr als ein Viertel und 0,7 Prozent um mehr als die Hälfte unter dem Sollwert. Die traurige Rekordmarke wurde mehrfach erreicht: 1,5 bar zuwenig in den Reifen! Daß diese Untersuchung keinen Einzelfall darstellt, zeigt eine Mitteilung des Wirtschaftsverbandes der Kautschukindustrie (WdK). „Parkplatzuntersuchungen der Reifenindustrie haben ergeben, daß mehr als die Hälfte der geprüften Autos zu wenig Luft in den Reifen hatten. Automobilclubs und die deutsche Verkehrswacht meldeten die gleichen Ergebnisse. Als Spitzenwert wurde ein Minderluftdruck von 1,2 bar festgestellt.

Angst vor dem Dreck?

Woran liegt es, daß viele deutsche Autofahrer anscheinend nie oder nur selten den Luftdruck in ihren Pneus überprüfen.
Spielt Angst vor dem Dreck eine Rolle, oder sind dem deutschen Autofahrer die zwei, drei Minuten, die er zum Prüfen braucht, zu kostbar? Dabei gibt es doch an fast allen Tankstellen Prüfgeräte, deren Bedienung kein Hexenwerk ist. Einer Umfrage zufolge sollen immerhin 67 Prozent der Autofahrer den für ihren Wagen vorgeschriebenen Luftdruckwert kennen. Sollten Sie zu den Autofahrern gehören, die nicht wissen, wieviel Luft in Ihre Reifen gehört, dann schlagen Sie doch mal in Ihrer Betriebsanleitung nach. Außerdem gibt es heute schon eine Reihe von Fahrzeugen, die die Luftdruckwerte an deutlich sichtbarer Stelle, etwa im Tankdeckel, an der Tür oder an der Windschutzscheibe angebracht haben.

Ventilkappen sind kein Zierrat

Wer hat sich bei der Luftdruckkontrolle an der Selbstbedienungstankstelle noch nicht über die Fummelei mit den Ventilkappen geärgert? Das Ab- und Aufschrauben kostet Zeit, obendrein macht man sich noch die Finger schmutzig – wozu eigentlich das Ganze?

Die Luft wird doch vom Ventil im Reifen gehalten, nicht von der Kappe.

Stimmt, aber „nur ein Reifen mit fest aufgeschraubter Ventilkappe ist wirklich dicht", sagen die Experten der Reifenindustrie. Die Ventilkappe verhindert, daß sich Schmutz am Ventilrand festsetzt, beim Aufpumpen dann eindringt und schließlich Luftverlust verursacht. Deshalb sollten alle Autofahrer bei der alle zwei Wochen nötigen Luftdruckkontrolle (am kalten Reifen) die Fummelei mit den Ventilkappen auf sich nehmen. Sie sind kein Zierat und schon gar nicht überflüssig. Fehlende und defekte Kappen sollen ersetzt werden. Vorzuziehen sind aufschraubbare Kappen mit Dichtring, weil sie – im Gegensatz zu den reinen Staubschutzkappen – eine zusätzliche Dichtfunktion haben.

Also Ventilkappen nicht vergessen.
Denn: Zu wenig Luft = verschenkte Sicherheit!

n wird's genau



mer senkrecht abgelesen werden, damit sich keine ungewollten Fehler einschleichen können. Eine zusätzliche Fehlerquelle beim Ablesen stellt die Skala selbst dar, die neben bar auch die englische Einheit lbs/inch² (also Pfund pro inch im Quadrat) anzeigt. Wer nicht aufpaßt, kann leicht statt 2,0 bar nur 1,4 bar einfüllen, da 20 lbs/inch² eben 1,4 bar entsprechen. Beim Ablesen immer auf die äußeren Zahlen achten. Dort stehen die Ziffern null bis zehn, während die Zahlen null bis 140 innen stehen. Ein bar entspricht etwa 14 lbs/inch².

Abweichungen bis zu 0,3 bar

Doch wie steht es mit der Genauigkeit der Prüfgeräte an den Tankstellen. Zeigt das Prüfgerät an der Tankstelle X den gleichen Wert wie das Gerät an der Tankstelle Y? Lenkrad-Reporter haben am 12. April 1978 50 Prüfgeräte an 37 Tankstellen im Raum Stuttgart getestet. Dazu wurde ein im Kofferraum liegender Reservereifen mit Hilfe eines kleinen, aber exakten, geeichten Handmeßgerätes auf 2,0 bar gebracht. Daraufhin wurde der Luftdruck mit dem Prüfgerät der Tankstelle abgelesen und der dadurch erhaltene Wert in eine Liste eingetragen. An der nächsten Tankstelle wurde der Luftdruck zunächst wieder erhöht und dann wieder auf die 2,0 bar gebracht. Danach erfolgte die nächste Messung. Die Auswertung unserer Untersuchung ergibt, daß 21 von 50 Geräten (42 Prozent) 2,00 bar anzeigten. 20 Prozent zeigten 1,95 bar an, acht Prozent 1,90, zwei Prozent 1,85 und vier Prozent 1,80 bar an. Auf der anderen Seite wurde bei 16 Prozent der Geräte der Wert 2,05 bar und bei acht Prozent der Wert 2,10 bar abgelesen. Schlimm: 22 Prozent aller Geräte zeigten Abweichungen von 0,1 bar oder mehr an.

Bedenklich auch, daß an keiner Tankstelle mit zwei oder mehr Prüfgeräten alle Geräte den gleichen Wert anzeigten: Als Spitzenwert ermittelten wir eine Differenz von 0,2 bar (siehe Tabelle).

Tankstellen trifft keine Schuld

Es soll im übrigen keine Tankstelle als „schlecht" angeprangert werden, denn es ist sicher nicht einfach, die Luftdruckprüfgeräte immer in einwandfreien Zustand zu halten. Wie schnell kann ein Kunde, der mit den empfindlichen Geräten allzu unsanft umspringt, für Erschütterungen und somit für kleine Ungenauigkeiten sorgen. Man kann kaum verlangen, daß die Luftdruckprüfer alle paar Tage auf ihre Anzeigegenauigkeit hin überprüft werden. Da die Geräte häufig repariert werden müssen, können einige inzwischen auch wieder korrekte Werte anzeigen.

Zurück zum eigenen Handmeßgerät

Die Ergebnisse lassen den Schluß zu, daß es sinnvoll ist, sich beim Prüfen des Luftdrucks auf sein eigenes Handmeßgerät zu verlassen. Nur so ist gewährleistet, daß der Luftdruck immer gleich ist. Denn das kleine Handmeßgerät dient als bleibender Maßstab, das man nur einmal vergleicht, um einen Ausgangswert zu haben. Wer sich ein solches Gerät zulegen will, sollte noch etwa zwei Monate warten. Wir prüfen derzeit einige Neuentwicklungen und werden im nächsten Heft ein geeignetes Instrument vorstellen. ref

Luftdruck und Lebensdauer:

richtiger Luftdruck = volle Auflagefläche

zu geringer Luftdruck = unvollständige Auflagefläche

Luftdruck	Lebensdauer	Verlust
richtiger Luftdruck	100% Lebensdauer	
20% zu geringer Luftdruck	85% Lebensdauer	Verlust 15%
40% zu geringer Luftdruck	60% Lebensdauer	Verlust 40%
60% zu geringer Luftdruck	25% Lebensdauer	Verlust 75%

DVR und Reifenindustrie empfehlen allen Autofahrern:

- Vom Fahrzeug-Hersteller vorgeschriebenen Luftdruck genau einhalten.
- Luftdruck alle zwei Wochen prüfen (auch Reserverad).
- Luftdruck nur am kalten Reifen messen – nie Luft aus warmen Reifen ablassen.
- Wird bei einem Reifen stets ein stärkerer Druckverlust als bei den anderen festgestellt, Reifen auf Verletzung, Fremdkörper oder undichtes Ventil untersuchen.



Lufttanken

An Tankstellen selbst Luft zu „tanken" ist ganz einfach, wenn Sie folgende Punkte beachten:

1. Prüfgerät vom Füllrohr, auf dem es hängt, einfach abnehmen.
2. Nach Abschrauben der Ventilkappe Meßstab gerade auf das Ventil aufsetzen und fest andrücken (siehe Abb.). Zeigerausschlag am Gerät zeigt den Luftdruck im Reifen an.
3. Ist der Luftdruck zu niedrig, drückt man auf mit (+) gekennzeichneten Knopf am Gerät.
Jetzt strömt Luft in den Reifen. Knopf in kurzen Abständen loslassen, um den Zeigerausschlag kontrollieren zu können.
Ist der Luftdruck zu hoch, auf den (–) Knopf drücken. Nach kurzem Druck loslassen und Zeiger beobachten. Wiederholen bis Anzeige stimmt.
4. Ventilkappe wieder aufschrauben.
WICHTIG: Die Ventilkappe verhindert, daß Staub ins Ventil eindringt und Luftverlust verursacht.
5. Gerät wieder auf Füllrohr hängen – es füllt sich dort automatisch wieder mit Luft.

Lassen Sie sich nicht durch verschiedene Bezeichnungen für den Luftdruck irritieren: „bar", „atü" und „kp/cm²" meinen dasselbe.

WICHTIG: Luftdruck immer nur an kalten Reifen prüfen, niemals aus warmen Reifen (längere Fahrt) Luft ablassen. Luftdruck alle zwei Wochen kontrollieren.
Denn: Luft ist lebenswichtig – für Sie und Ihre Reifen.



Abb. BMW 733i

Eine große Idee...



...wird durch Konzentration nicht kleiner: BMW 316.

Die Grundmodelle von Massen-Automobilen sind für hohe Verkaufszahlen und durchschnittliche Ansprüche konzipiert. Um sie auch für anspruchsvollere Interessenten anziehend zu machen, werden einzelne Modelle oft mit besserer Ausstattung sowie gesteigerter Leistung versehen und ihr Typenname durch klangvolle Buchstabenkombinationen ergänzt. Ganz im Gegensatz zu diesen Fahrzeugen, die eher das Prinzip des etwas größeren Kleinen vertreten, ist der BMW 316 der etwas kleinere Große: Er bietet in konzentrierter Form das gleiche anspruchsvolle Konzept, das die großen BMW zu Automobilen der Spitzenklasse macht.

Wer sich deshalb beim Automobil wirklich mehr Lebensqualität erschließen will, sollte beim Aufstieg umsteigen. Denn der Weg zu einer neuen Klasse führt nicht über Zusatz-Buchstaben, sondern über einen Namen: BMW.

BMW 316, 318:

BMW Automobile haben zwar nicht die gleiche Größe, aber immer dasselbe Format. Jeder BMW besitzt unabhängig von Größe und Leistung die für das gesamte BMW Programm verbindliche technische Grundkonzeption. Auch beim BMW 316 bekommen Sie deshalb neben dem hochwertigen BMW Triebwerk auch das außergewöhnlich aufwendige, leistungsfähige BMW Fahrwerk. Und das System aufeinander abgestimmter passiver Sicherheitseinrichtungen, die sich in der Wirkung stufenweise ergänzen. Und die außerordentliche Bedienungs- und Konditionssicherheit der BMW Armaturenanlage. Eine solche Identität innerhalb eines Automobilprogramms ist etwas Einzigartiges. Deshalb hat auch der kompakteste BMW im Gegensatz zu scheinbar vergleichbaren Automobilen nicht nur ein anderes Konzept, sondern auch einen anderen Typ von Fahrer.

Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.

BMW

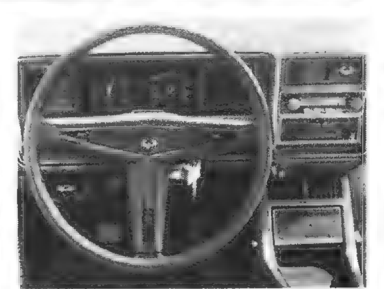
BMW – Freude am Fahren

Nissans Doppelstrategie

Wolfsburgs Auto-Pusher Toni Schmücker hat bei der Bilanz-Pressekonferenz des VW-Konzerns klare Worte gesagt: Die Japaner haben in den letzten Jahren beachtenswerte Technik und hohe Qualität in ihre Fahrzeuge investiert. Sie sind als Konkurrenz für den deutschen Fahrzeugmarkt ernst zu nehmen. Schmücker meinte jedoch auch, von einer Gefahr aus Fernost zu sprechen, sei übertrieben. Die Marktchancen im nationalen und internationalen Geschäft sieht der VW-Chef für die gesamte deutsche Automobilindustrie in dem noch immer spürbaren Vermögen, technischen Vorsprung in Serie umzusetzen.

Auch und gerade weil dieses Vermögen nicht bei allen deutschen Autos spürbar ist, sind japanische Autos mitunter nicht uninteressant. Mazda, Mitshubishi, Toyota und Nissan-Datsun versuchen deshalb konsequenterweise, in erkennbare Lükken zu drücken. Ihr Konzept kann nur gelingen, wenn ihre Autos gleich gut oder gar besser als unsere sind – oder entscheidend billiger.

Zum zweiten Mal versucht die Nissan Motor Deutschland GmbH unter dem Markenzeichen Datsun mit einem Sechszylinder gegen die etablierte vierzylindrige Konkurrenz anzutreten. Nach dem Datsun 240 KGT kommt jetzt der Datsun 200 L, der fast so ist, wie er aussieht: nobel, fertig, gediegen und sicherlich auch repräsentativ. Das Auto kostet 14 620 Mark und zählt damit zu den interessantesten Angeboten in dieser Klasse. Geprägt wird das Gesicht dieses Wagens durch die vier Scheinwerfer und den mächtigen aber nicht massiv wirkenden Chromgrill in der Front. Das Heck scheint optisch klarer, denn die Leuchteinheiten sind großflächig und dominieren. Die Seiten sind



Vornehm, elegant: Fahrerzentrale im Datsun 200 L



Im Straßenverkehr macht der Datsun 200 L viel her

gebändert durch Gummizierleisten, die praktische Funktion haben, auch auf den Stoßstangen.

Im Innenraum des Viertürers fällt der solide Velourteppich ebenso angenehm auf wie das angenehme Kordpolster der Sitze. Die Innenfarben sind gut



Im Cockpit des Datsun 160 sieht es sportlich aus



Das Junge-Leute-Coupé macht einen kompakten Eindruck

abgestimmt, sogar den Gurt gibt's passend zum Stoff. Am Himmel wirkt viel ausgeschäumtes Isoliermaterial gegen Dröhnen, Temperaturen und im Notfall auch gegen Aufprall. Die Gurte sind voll versenkt, noch besser aber ist, daß das Gurtschloß am Fahrersitz angebracht ist und damit die konstruktive Forderung der stets gleichbleibenden Gurtführung bei allen Fahrergrößen gewährleistet ist.

Die Verstellung der vorderen Kopfstützen mag nicht für alle bundesdeutschen Sitzriesen ausreichen; auf den Rücksitzen findet man hochgezogene Lehnen mit Kopfstützenfunktion. Beim Fahren mit dem 200 L dringt die Solidität der massigen Maschine durch. Dieser Motor, den man sich ebensogut in einem Kabinenkreuzer vorstellen könnte, bringt seine 71 kW (96 PS) mit Normalbenzin in Ruhe und ohne störende Vibrationen aufs Fahrwerk und damit auf die Straße. Der Weg zur Hinterachse ist durch eine dreifach unterteilte Kardanwelle und weichgelagerte Karosserieverbindungen gekennzeichnet.

Viele Extras in Serie

Das Erfolgsrezept der Japaner auf dem deutschen Markt ist leicht: Sie bieten viel Extras ohne Extrageld. Im 200 L gibt es beispielsweise ein höhenverstellbares Sicherheitslenkrad, ein sogenanntes Ökonometer (in Japan Vorschrift), also eine in diesem Falle durch Leuchten signalisierte Anzeige des jeweils günstigen oder ungünstigen Kraftstoffverbrauchs. Eine Verbundglasfrontscheibe, die heizbare Heckscheibe, getönte Scheiben ringsum, beleuchtetes, abschließbares Handschuhfach, zusätzliche Kartenleselampe und eine Lampe für Montagearbeiten, ein beleuchtetes Lenkradschloß, ein vollausgekleideter und beleuchteter Kofferraum, ein abschließbarer Tankdeckel, Defroster für die vorderen Seitenscheiben, Kontrollampen für Bremse und alle vier Türen, Mittelkonsole, Quarzuhr, etliche Ablagen, Liegesitze, Make-up-Spiegel im Handschuhfach (statt in der Sonnenblende) Tageskilometerzähler, zwei Rückfahrscheinwerfer, Haltegriffe für alle Beifahrer, Heizung im Fußraum, vor der Rückbank, dreistufiger Scheibenwischer mit Intervall und beleuchtete Symbole an der Heizung und Lüftung gehören zum Standard. Gegen Aufpreis (1200 Mark) gibt es eine Getriebeautomatik.

Das Auto wiegt 1180 kg leer und ist serienmäßig mit 185/70 SR 14 Reifen ausgerüstet. (Testwagenbereifung: Bridgestone, mit der wir auch auf einem Mitsibishi-Testwagen im Winter gute Erfahrungen machten, obwohl es nur Gürtelreifen waren.)

Die deutschen Nissan-Fahrzeuge werden in dem neuen Auslieferungszentrum Bedburg neuerdings mit Unterbodenschutz und einer Hohlraumbehandlung gegen unsere Witterungsunbill geimpft. Das Netz der Händler wird immer dichter, und das neue Ersatzteilzentrum in Neuss bei Düsseldorf hat keinerlei Nachschubprobleme. Die Schulung der Händler-Mitarbeiter macht Fortschritte und Nissan-Datsun scheint auf dem Weg zu sein, sich in der Bundesrepublik als empfehlenswert stabilisieren zu können.


Die Energie-Reserven sind
nur mit großem Aufwand zu erschließen.





Nissan 160 J Coupé

Wer keine Kompromisse kennt, muß mehrere Autos bauen: Die Nissan Motor Deutschland GmbH stellte nicht nur den 200 L als bestechend solide Familienkutsche vor, sondern auch neue 1600er Modelle, von denen hier nur das Coupé angesprochen werden soll. Vorläufer sind die unter Rallye- und Sportfahrern sehr populären bisherigen Autos dieser Reihe. Die neuen Karosserien fallen durch Anpassung an den europäischen Publikumsgeschmack auf. Das 975 kg schwere Coupé wirkt nicht massig. Die großen getönten Scheiben und die relativ tiefe Gürtellinie, die Doppelscheinwerfer in der Front und der spritzig aussehende Kühlergrill bestimmen das Sportcoupé-Flair dieses Autos. Wesentlichste Neuerung im Heck: Der Kofferraum des dreitürigen Coupés läßt sich durch die voll in die Karosserie integrierte Heckklappe leicht beladen. Die beiden hinteren Sitze lassen sich umlegen und dann wird ein topfebener, teppichbelegter Boden sichtbar. Interessant ist, daß die Kofferraumabdeckung unter den Teppich geschoben werden kann, so daß sie nicht störend im Weg herumliegt.

Auffallend sind auch die rahmenlosen Seitenfenster und die hinteren Seitenscheiben, die man ausstellen kann.

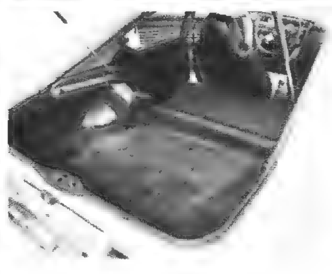
Auf den hinteren Sitzen gibt es seitlichen Platz in der Karosseriewandung. Dort kann man entweder seine Ellbogen unterbringen oder aber Literflaschen verstauen. Die Sitze machen einen körpergerechten Eindruck, allerdings konnten wir auf den nur kurzen Probefahrten noch kein endgültiges Urteil abgeben. Die Kopfstützen sind bei diesem Auto integriert.

Das Coupé hat einen elektronischen Drehzahlmesser, bei der Limousine findet man die Uhr. Das Aggregat für Heizung und Frischluft ist nahezu identisch mit anderen Modellen dieser Firma, die Bedienung ist klar verständlich und einfach.

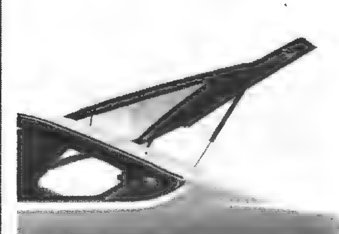
Das Auto wird serienmäßig mit einem Fünfgang-Sportgetriebe angeboten und die 9 : 1 (fährt noch mit Normalbenzin) verdichtete Maschine, die auf 100 km nur $9^1/_2$ Liter im Testschnitt brauchen soll, gibt 65 kW (89 PS) ab. Reizvoll ist das Auto in den Landstraßenbereichen, wenn der Drehzahlmesser zwischen 4500 und 5500 gehalten wird. Hier kann man hervorragend mit dem Fuß hautnah am Gaspedal fahren, und ähnliche Fahrerlebnisse sind auch auf Autobahnen denkbar.

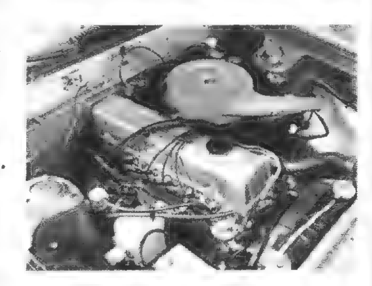
Die Vorderachse ist bereits klassisch, die Räder hängen an Federbeinen. Die Hinterachse wird durch Längs- und Diagonalstreben geführt und läßt die Schrecken der Starrachse vergessen. Das Auto ist 166 km/h schnell und wird vor allen Dingen die Jugend ansprechen. Als Coupé wird es für 12 495 Mark verkauft, dem Sportfahrer kann es Basis für sein Hobby werden.

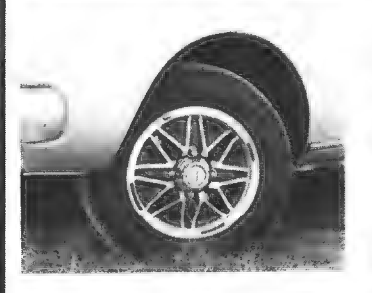




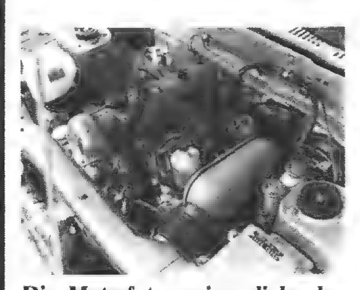








Die Kofferräume der beiden Datsun-Modelle können als vorbildlich bewertet werden. Beim 200 L beeindruckt der glattflächige mit Gummi ausgelegte Boden, beim 160 J läßt sich (rechts oben) die Rückbank umlegen, damit man eine ebene Durchladefläche erhält, die durch die Heckklappe – gestützt durch Gasdruckheber – zugänglich wird. Beim 200 L findet man große seitliche Warmluftdüsen zur Defrostung. Beide Autos haben Leichtmetallfelgen im Optionsprogramm, das Foto demonstriert die sportliche 160 J-Felge.



Die Motorfotos zeigen links den behäbigen, großräumigen Sechszylinder-Reihenmotor und rechts unten den kleineren Vierzylinder-Sportmotor, der für einen „Friseur" geeignet sein könnte.

DATENBLATT

DATSUN 160 J

Das Modell

Dem europäischen Geschmack angepaßt ist der neue Datsun 160 J, der die Nachfolge des noch „barock" gestylten alten 160 antritt.
Den 160 J gibt es in drei Varianten, die sich durch Motorleistung, Kraftübertragung und Karosserieform unterscheiden. Die 160 J Limousine gibt es mit einem Vierganggetriebe und auf Wunsch mit einem automatischen Getriebe, die beide mit einem 61 kW (83 PS) Triebwerk ausgerüstet sind,



während die Coupé-Version mit einem 65 kW (89 PS) Motor bestückt ist. Während es die Limousine mit Konkurrenten, wie dem Opel Ascona, dem Audi 80 oder dem Simca 1307 zu tun hat, muß das Coupé mit Konkurrenten wie dem VW Scirocco, dem Ford Capri und dem Opel Manta um Marktanteile ringen.



Technische Daten

Karosserie:
Selbsttragende Karosserie mit drei Türen. Im Innenraum Platz für fünf Personen.
Motor:
Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1579 ccm. Bohrung/Hub: 83/73,7 mm. Verdichtungsverhältnis: 9,0:1. Leistung: 63 kW (89 PS) bei 5800 1/min. Höchstes Drehmoment: 126 Nm (12,8 mkp) bei 3600 1/min. Doppelvergaseranlage, 12-Volt/720 Watt Lichtmaschine. Batteriekapazität: 60 Ah.
Fahrwerk:
Einzelradaufhängung vorn mit McPherson-Federbeinen. Hinterachskonstruktion mit Teleskopstoßdämpfern und Schraubenfedern. Längs- und Diagonalstreben. Bereifung: 165 SR 13.
Kraftübertragung:
Mechanisches Fünfganggetriebe.
Abmessungen:
Länge: 4,080 m, Breite: 1,600 m, Höhe: 1,350 m Radstand: 1,335 m vorne, 1,330 m hinten. Tankinhalt 50 Liter, Wendekreis: 10 Meter.
Gewichte:
Leergewicht: 975 kg, Zulässiges Gesamtgewicht: 1405 kg, Zuladung: 430 kg. Zulässige Anhängelast gebremst: 1000 kg, ungebremst: 500 kg. Geeignet für Touristik-Caravans. Dachlast: 80 kg.

Die Meßwerte

Es können nur Werksangaben verwendet werden, da noch keine eigenen Testwerte vorliegen.
Höchstgeschwindigkeit: 166 km/h
Verbrauch:
9,5 l/100 km Normal (Werksangabe)

Versicherung

Haftpflicht für ein Jahr (Tarifgruppe R 5 für Stuttgart, Deckungssumme 1 Million bei 100% Beitragssatz) 899,90 Mark. Die Steuer für ein Jahr beträgt 230,40 Mark.

Richtpreise

Der Datsun 160 J Coupe kostet 12 495 Mark. Die 160 J Limousine kostet 11 495 Mark

Das gefiel uns besonders

Auf engen und deshalb „schnellen" Landstraßen folgt dieses Sportcoupé willig und exakt der Lenkung, der Motor hängt feinfühlig am Gaspedal und reagiert zwischen 4000 und 5000 fantastisch schnell.

Das gefiel uns weniger

Die Sitze sind in der Knieunterstützung etwas zu kurz geraten.

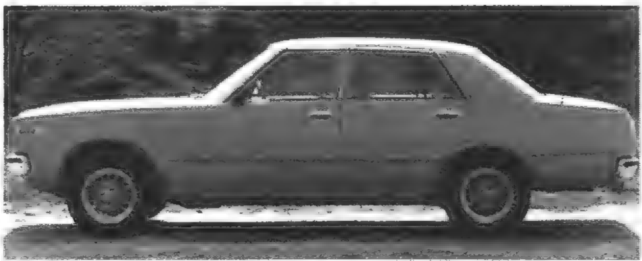


DATENBLATT

DATSUN 200 L

Das Modell

Ein Fahrzeug der gehobenen Mittelklasse bringt Datsun mit dem 200 L auf den Markt. Zwar kann der 200 L seine Herkunft äußerlich nicht verleugnen, doch zeigt die schnörkellose Linienführung der Karosserie, daß die Japaner den 200 L für den europäischen Markt geschneidert haben. Der mit einem Vierganggetriebe ausgerüstete 200 L ist gegen einen Aufpreis von 1200 Mark auch mit einem automatischen Getriebe zu haben. Beide Versionen sind mit einem Sechszylinder-Reihenmotor bestückt, den Datsun als Trumpf gegen Konkurrenten, wie den Audi 100, den Fiat 132, den Ford Granada, den Opel Rekord sowie den Renault 20 einsetzt.





Technische Daten für den 200 L (mech.)

Technische Daten

Karosserie:
Karosserie mit vier Türen und Platz für fünf Personen

Motor:
Sechszylinder-Reihenmotor mit einem Hubraum von 1978 ccm. Bohrung/Hub: 78/69,7 mm. Verdichtungsverhältnis: 8,6:1 Leistung: 71 kW (96 PS) bei 5400/min. Höchstes Drehmoment: 140 Nm (14,3 mkp) bei 3600 l/min. Batterie: 12 V/60 Ah, Lichtmaschine: 720 Watt.

Fahrwerk:
Einzelradaufhängung vorne mit Federbeinen, Schraubenfedern und Stabilisator. Hinten Vierlenker-Schraubenfederachse. Bereifung: 185/70 SR 14

Kraftübertragung:
Übersetzungsverhältnisse:
1. Gang: 3,59
2. Gang: 2,25
3. Gang: 1,42
4. Gang: 1,00
R. Gang: 3,66

Abmessungen:
Länge: 4,525 m, Breite: 1,685 m, Höhe: 1,400 m, Radstand: 1,380 vorn und 1,370 hinten, Kofferrauminhalt: 510 Liter. Tankinhalt: 60 Liter, Wendekreis: 11,4 m.

Gewichte:
Leergewicht: 1190 kg, Zulässiges Gesamtgewicht: 1650 kg, Zuladung: 470 kg, Zulässige Anhängerlast gebremst: 1200 kg, ungebremst: 600 kg. Für Caravans bis in die Luxusklasse geeignet. Dachlast: 100 kg.

Die Meßwerte

Es liegen noch keine eigenen Meßwerte vor, deshalb können nur Werksangaben verwendet werden.
Höchstgeschwindigkeit:
165 km/h
Verbrauch:
11,5 l/100 km Normal
(Werksangabe)

Versicherung

Haftpflicht für ein Jahr (Tarifgruppe R 5 für Stuttgart, Deckungssumme 1 Million bei 100% Beitragssatz) 946,10 Mark. Die Steuer für ein Jahr beträgt 288,00 Mark.

Richtpreise

Der Datsun 200 L kostet 14 620 Mark.

Das gefiel uns besonders

Der Wagen macht insgesamt einen sehr seriösen Eindruck, der durch die Automatik noch unterstrichen wird.

Das gefiel uns weniger

Der Motor könnte noch etwas besser geräuschgedämpft sein. Vor allem beim Beschleunigen dringt kerniges Ansauggeräusch durch, während er im Fahrbetrieb relativ ruhig bleibt.





GTX 2 - das Werkstattöl.

Die Abstände von Ölwechsel zu Ölwechsel werden immer länger. Das ist angenehm für Sie als Autofahrer. Kann aber unangenehm für Ihren Motor werden, wenn das Motoren-Öl diesen erhöhten Belastungen nicht gewachsen ist.

Darum wird GTX 2 von Castrol immer wichtiger für Sie. Weil es die Sicherheits-Reserve hat. Die ideale Viskosität SAE 15 W-50 garantiert hervorragendes Kaltstart-Verhalten und gibt Sicherheit bei hohen Betriebstemperaturen, die durch „Paßfahrten" und „Dauerspitze" entstehen.

GTX 2 von Castrol – das Hochleistungs-Motorenöl mit „Wolfram-Additiv" – garantiert Verschleißschutz unter allen Betriebsbedingungen. Und erhält die volle Kraft Ihres Motors. Mühelos von Ölwechsel zu Ölwechsel.

Castrol - denn unsere Stärke ist Motorenöl.



Zulassungsboom 1977 durch Arbeitnehmer ausgelöst

Der Rekordabsatz von 2,57 Millionen neuen Pkw und Kombiwagen im Jahr 1977 ist im wesentlichen durch verstärktes Kaufinteresse von Arbeitnehmern ausgelöst worden. Aus der Statistik des Kraftfahrt-bundesamtes geht hervor, daß Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen 13,6 Prozent mehr Autos erwarben als im Vorjahr, während Unternehmen und Selbständige nur 4,1 Prozent mehr Autos kauften. Auf die Gruppe der Nichtselbständigen entfielen 1,873 Millionen neue Wagen, Unternehmer und Selbständige erwarben 0,672 Millionen neue Autos. (DAT)

Händler trägt Risiko bei Vorführwagen

Wenn ein Kaufinteressent auf einer Probefahrt einen Vorführwagen beschädigt und dabei nur leicht fahrlässig handelt, braucht er den Schaden nicht zu bezahlen. Das Risiko einer Beschädigung von Vorführwagen trägt insoweit der Autohändler. Er kann dieses Risiko durch den Abschluß von Vollkaskoversicherungsverträgen abdekken. In diesem Sinne hat das Oberlandesgericht Düsseldorf (Urteil vom 9. 6. 1976; 15 U 209/75) einen Sachverhalt entschieden, bei dem der Verkäufer eines Autohändlers zur Probefahrt ein Kundenfahrzeug benutzt hatte, das ein Kaufinteressent dann infolge eines Bedienungsfehlers in einen Straßengraben fuhr. (ACE)

Was ist ein fabrikneuer Pkw?

Als fabrikneu ist ein Kraftfahrzeug zu bezeichnen, das, abgesehen von der Überführungsfahrt vom Herstellerwerk zum Abnehmer bis dahin noch nicht seinem bestimmungsmäßigen Gebrauch als Verkehrsmittel zugeführt war.

Der bloße Umstand, daß das verkaufte Fahrzeug bereits vor einem längeren Zeitraum produziert worden ist, stellt dessen Qualifizierung als fabrikneu nicht in Frage. Das ist kürzlich, Angaben der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) zufolge, durch zwei Gerichtsentscheidungen erneut bestätigt worden.

Das OLG Frankfurt hat mit seinem Urteil vom 21. 12. 1977 (Aktennummer 13 U 204/75) entschieden, daß das Alter des Fahrzeugs mit ca. 11 Monaten zur Zeit des Verkaufs für sich allein keinen Mangel darstellt. Auch das Landgericht Aachen hat in seinem Urteil vom 11. 11. 1977 (Aktennummer 5S 327/77) darauf hingewiesen, daß das Baujahr gegenüber dem Jahr der Erstzulassung eines Pkw's an Bedeutung verloren hat, seit es nach der Anordnung des Bundesverkehrsministers vom 27. 5. 1973 nicht mehr im Kraftfahrzeugbrief eingetragen wird.

Beide Gerichte führen übereinstimmend aus, daß neben dem berechtigten Interesse des Käufers, ein bereits durch lange Lagerung im Wert gemindertes Fahrzeug nicht als Neufahrzeug zu erhalten, auch die Notwendigkeit für die Fahrzeugindustrie berücksichtigt werden muß, in Zeiten verringerter Nachfrage auf Vorrat zu produzieren, um Kurzarbeit und Entlassungen möglichst zu vermeiden.

Gebrauchtwagenmarkt: Plus zehn Prozent

Nach Angaben der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) wurden im vergangenen Jahr in der Bundesrepublik 4,78 Millionen gebrauchte PKW und Kombifahrzeuge umgeschrieben. Im Vergleich mit dem Neuwagenmarkt (2,56 Millionen Zulassungen) fanden fast doppelt so viele gebrauchte Autos einen neuen Besitzer. Auch in der Marktausweitung war der Gebrauchtwagenmarkt (Plus 10,1 Prozent) ebenbürtig. Den Wert der 1977 umgeschriebenen Personenkraftwagen und Kombifahrzeuge beziffert die DAT auf 26 Milliarden Mark, das entspricht einer Steigerung des Umsatzvolumens von 22 Prozent. Wertmäßig hat der Gebrauchtwagenmarkt etwa 73 Prozent des Neuwagenmarkts erreicht. Bei zunehmend größeren und qualitativ besserem Angebot ist im Jahr 1978 eine weitere leichte Steigerung der Besitzumschreibungen zu erwarten.

Autoanfänger

Im letzten Jahr war die Anschaffung eines Autos für eine Million Autokäufer deshalb von besonderer Bedeutung, weil es beim Kauf um das erste eigene Auto ging. Von den 1,08 Millionen Erstkäufern erwarben über eine Million einen Gebrauchtwagen, im Durchschnitt gaben sie dafür 3600 Mark aus. Rund 75 000 Autoanfänger stiegen gleich in einen neuen Wagen ein, für den sie im Durchschnitt 11 800 Mark anlegen mußten. Die Autoanfänger gaben damit im Schnitt jeweils 2000 Mark weniger aus, als die Gesamtheit der Autokäufer.

Ein Kilometer Autobahn kostet heute 7,6 Millionen

Die durchschnittlichen Kosten für den Ausbau von einem Kilometer einer vierspurigen Autobahn liegen zur Zeit bei 7,6 Millionen Mark. Dies teilte kürzlich der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Lothar Wrede (SPD), dem CSU-Abgeordneten Niegel auf Anfrage mit. Zweispurige Bundesstraßen kosten je nach Lage zwischen drei und fünf Millionen Mark. (ACE)

Autoindustrie produzierte für 80 Milliarden Mark

Das Produktionsvolumen der Hersteller von Kraftwagen, Anhängern und Aufbauten, Teilen und Zubehör erreichte 1977 mit einem Umsatz von 80,9 Milliarden Mark einen Zuwachs von 12,7 Prozent zum Vorjahr. Preisbereinigt minderte sich der Zuwachs auf knappe neun Prozent, gegenüber 18 Prozent zum Vorjahr. Die Zahl der Mitarbeiter stieg zum Jahresende auf über 621 000. Das entspricht einem Zuwachs von 6,7 Prozent. (DAT)

Rolls Royce für die Queen

Am 29. März wurde Königin Elizabeth von England als Silberjubiläumsgeschenk der britischen Autoindustrie ein Rolls Royce im Wert von umgerechnet 214 000 Mark übergeben. Der Wagen verfügt nach Angaben der Nachrichtenagentur Reuter über getrennte Klimaanlagen für die Königin und ihren Chauffeur. Die Füße der Queen werden auf weichen, dunkelblauen Lammfellen ruhen. Statt der üblichen Cocktailbar wurde eine Stereoanlage eingebaut, die die Königin auf eigenen Wunsch mit schottischer und Militärmusik erfreuen wird. Das Glasdach des drei Tonnen schweren Wagens ist für offizielle Anlässe gedacht. Der Sitz kann automatisch angehoben werden, damit die Menge die Queen besser sehen kann.

Mofaunterricht an Schulen – Modellversuch in den neunten Klassen von 33 Schulen

Seit einigen Jahren gibt es in den Schulen die Radfahrprüfung der Deutschen Verkehrswacht. Dabei wird nicht nur theoretisches Wissen abgefragt, sondern auch der Ernstfall geprobt: Die Jungen und Mädchen müssen zeigen, daß sie mit ihrer Regelkenntnis auch etwas anfangen können. Wer sich dann als geprüfter Radfahrer in den wirklichen Verkehr mischt, der weiß, worauf es ankommt. Es ist zwar kein großer Schritt vom Fahrrad zum Mofa, dennoch ist es wichtig, Jugendlichen auch das Mofafahren von Grund auf beizubringen. Auch hier sollen künftig die Schulen Hilfestellung leisten. Einen ersten Anfang wird die Deutsche Verkehrswacht in diesem Jahr mit dem Mofaunterricht in den neunten Klassen von 33 Schulen machen, und auch dabei sollen sich Theorie und Praxis sinnvoll ergänzen. Die Zweiradindustrie hat dafür 100 Mofas zur Verfügung gestellt. Ist

der Versuch erfolgreich, soll der Mofaunterricht später auf alle Schulen ausgedehnt werden. Das würde bedeuten, daß kein junger Mofafahrer mehr ohne gründliche, wirklichkeitsbezogene Ausbildung auf die Straße kommt.
Die intensive Unterweisung ist nach der Überzeugung von Verkehrsexperten der beste Einstieg in den motorisierten Straßenverkehr. Im jugendlichen und deshalb besonders bildungsfähigen Alter werden richtige Verhaltensweisen eingeübt, die sich später beim Umsteigen auf Motorrad oder Auto zu eigenem und fremdem Nutzen positiv auswirken werden.

TÜV warnt vor „vollautomatischen Radauswuchtern"

In letzter Zeit werden im Kraftfahrzeug-Zubehörhandel „vollautomatische Radauswuchter" angeboten, für die häufig mit dem Hinweis „TÜV-frei" geworben wird. Dieser Hinweis trifft nach Auskunft des Rheinisch-Westfälischen TÜV's Essen, jedoch nicht zu.

Die vollautomatischen Radauswuchter sind als kreisförmiger Hohlring zum Einpressen in das Felgenhorn von Autorädern konstruiert. Der geschlossene Hohlring ist luftleer gepumpt und mit einer speziellen viskosen Flüssigkeit gefüllt, in der sich eine Vielzahl von kleinen Bleigewichten befindet. Diese kugelförmigen Bleigewichte sollen während der Drehbewegung automatisch eine Stellung einnehmen, die eine perfekte Auswuchtung bewirkt.

Bisher vorliegende Untersuchungen haben aber ergeben, daß sich der gewünschte Erfolg nicht unter allen Betriebsbedingungen einstellt. Nach Angaben des TÜV's kann sich unter Umständen die Unwucht durch den Einbau solcher Auswuchteinrichtungen sogar vergrößern und damit das Fahrverhalten eines Autos ungünstig beeinflussen.

Audi 80 besonders zuverlässig

Besondere Zuverlässigkeit wurde dem Audi 80 vom kürzlich erschienenen TÜV-Auto-Report 78 bescheinigt. Der TÜV beurteilte 78 in Deutschland vertretene Automodelle aufgrund der letzten sechs Millionen Fahrzeuguntersuchungen. Dabei konnte sich der Ingolstädter Mittelklassewagen das Prädikat eines langjährig betriebssicheren Autos erwerben. Der neue Audi 100 ist im TÜV-Report 78 nicht enthalten, weil er noch keine zwei Jahre auf dem Markt ist und deshalb beim TÜV noch nicht vorgeführt zu werden brauchte.

Mineralölverbrauch weiter rückläufig

In der Bundesrepublik wurden 1977 nur etwa 122 Millionen Tonnen Mineralölprodukte verbraucht. Das sind knapp drei Prozent weniger als im Vorjahr und über neun Prozent weniger als 1973. Das milde Wetter, der ruhige Konjunkturverlauf und eine allgemein sparsamere Verwendung von Mineralölen und Mineralölprodukten hatten an diesem Rückgang maßgebenden Anteil. Den höchsten Rückgang mit 9,5 Prozent gegenüber 1976 hatte schweres Heizöl zu verzeichnen. Schwaches Wachstum bei energieintensiven Industrien und verminderter Einsatz in Kraftwerken haben dazu geführt, daß sein Verbrauch mit rund 22 Millionen Tonnen noch unter dem Niveau des Jahres 1969 liegt. Bei leichtem Heizöl dürfte die milde Witterung vornehmlich des ersten Quartals für ein Absinken des Verbrauchs um drei Millionen Tonnen auf rund 46 Millionen Tonnen verantwortlich sein.
Anders dagegen sieht es bei Kraftstoffen aus. Die sehr starke Zunahme des Pkw-Bestandes erhöhte den Verbrauch an Vergaserkraftstoffen gegenüber 1976 um 5,4 Prozent, auch wenn die durchschnittliche Fahrleistung und der spezifische Verbrauch je Pkw weiter zurückgegangen sind.
Daß der Verbrauch von Dieselkraftstoff sogar um 6,9 Prozent auf 11,64 Millionen Tonnen stieg, wird zum einen auf einen Anstieg in den Leistungen des Güterkraftverkehrs zurückgeführt, zum anderen kann aber auch vermutet werden, daß die strengere Überwachung des Mißbrauchs von leichtem Heizöl durch Einfärbung, die Nachfrage nach Dieselkraftstoff wachsen ließ.

Tupfarbeit

Steinschlagkrater jetzt abdecken



Zum Spray- und Tupflack-Set gehören nicht nur Spachteltube, Ziehklinge und Schleifpapier, sondern auch ein kleiner Pinsel zum Austupfen von Steinschlagkratern

Räder reißen während der Fahrt Sand und Steinchen hoch. Sie bombardieren damit nachfolgende Fahrzeuge. An der Aufschlagstelle zerplatzt der Lack. Kleine Kraterstellen sind die Folge. Durch die zerstörte Lackschicht verschafft sich die Feuchtigkeit Zugang zum ungeschützten Blech. Der Rostfraß hat sein „Startloch".

Damit einzelne Steinschlagkrater nun keinen „Steppenbrand" verursachen, also daraus keine geschlossene Rostfläche entsteht, sollte gleich diesen Anfängen gewehrt werden. Der Tip dazu: Vierteljährlich nach dem Autowaschen Tupfarbeit mit dem Lackstift. Diese Mini-Lackquelle sollte deshalb zur ständigen Ausrüstung des Handschuhfachs gehören.

Neben dem allgemein bekannten, herkömmlichen Lackstift gibt es jenen der neuen Generation mit integriertem, umsteckbaren Rostradierer. Auf ihn kann man nicht verzichten, soll die kleine Lackstelle für eine wirklich dauerhafte Reparatur richtig vorbereitet werden.

Der Grundgedanke ist einfach: Vor dem Austupfen des kleinen Kraters sind lose Lackreste in der Krater-Randzone und Rost wirkungsvoll zu entfernen, damit die Tupfarbeit Erfolg hat. Lack haftet nämlich nur auf metallisch reinem Untergrund dauerhaft. Die Reparaturstelle wird deshalb mit dem Rostradierer nachhaltig gesäubert und entrostet.

Zu diesem Zweck „wartet" der Rostradierer als umsteckbarer Aufsatz im Verschluß des Lackstifts. Er ist einfach zu handhaben: Rostradierer aus seiner Wartestellung herausziehen, herumdrehen, feststecken und dann den Untergrund gewissenhaft vorbereiten. Die Stelle muß absolut sauber, trocken, rost- und fettfrei werden. Der anschließend aufgetupfte Lack aus dem AUTO-K-Lackstift hält nunmehr sicher und schützt vor weiterer Korrosion.

Die neuen AUTO-K-Lackstifte mit ihrem integrierten Rostradierer gibt es bereits in den gängigsten Farbtönen. Wer nicht nur tupfen, sondern auch sprühen will, wird die Spraylackdosen mit aufgesetztem Tupflack-Set von AUTO-K wählen. Sie sind einfach zu handhaben: Blechdeckel der „kleinsten Lakkierwerkstatt im Taschenformat" herumdrehen, Lack einsprühen und mit dem im Set enthaltenen Pinselchen die gut vorbereiteten Kraterstellen ausfüllen – fertig.

Die von AUTO-K hergestellten Lackstifte und Spraylackdosen mit ihrem Tupfaufsatz gibt es u. a. im Autozubehör, in Farben-Fachgeschäften sowie in diversen Fachabteilungen. Die von AUTO-K verwendeten anwendungsfreundlichen Lacke sind von bester Qualität. Sie decken hervorragend, trocknen schnell, sind farbtongenau, hochglänzend, polierfähig und höchst wetterbeständig.

Spezielle Fragen beantwortet auch gern der Hersteller selbst:
AUTO-K LACK Peter Kwasny GmbH & Co.
D-6953 Gundelsheim / Neckar



Zum Entrosten wird aus dem Deckel des Lackstifts der Rostradierer entnommen ...



... er wird herumgedreht und wieder in die Arretierungsschlitze eingesteckt.



Nach dem Entrosten füllt das Pinselchen den Steinschlagkrater oder Riß mit Lack.

Und es gibt ihn doch...

Fiesta bald mit Anhängerkupplung



Als wir vor einigen Wochen dieses Pressefoto von Ford veröffentlichten (es diente der Illustration des beabsichtigten Wochenendfahrverbots für Caravans), riefen Dutzende von Fiesta-Fahrern an: Wo wir bloß dieses Foto gemacht hätten, wollten sie wissen, es gäbe ja für den kleinen Ford-Flitzer überhaupt keine Anhängerkupplung. Das war uns nicht neu, zumal in den Papieren des Fiestas eines Redaktionsmitglieds vermerkt war, daß der Polo-Konkurrent keine Anhängelast ziehen darf. Beim Aufstöbern dieses Themas eröffneten sich für uns erstaunliche und erheiternde Erkenntnisse. Zum Trost vorab: Das Warten hat sich gelohnt. Schwäbische Tüftler haben jetzt einen Weg gefunden, um auch den Fiesta zugfähig zu machen . . .

Der Schreckschuß aus München gegen die Caravan-Fahrer verhallte im Februar im Leeren. Das Frühlingsgeschäft mit den Wohnwagen beginnt sich wieder zu beleben. Die Aufhebung des geplanten Wochenend-Fahrverbots, gegen das sich der Auto Club Europa schon 1976 aussprach, macht indes nicht allen Wohnwagenfreunden Freude. Einige von ihnen werden von einem der größten deutschen Automobilhersteller ein bißchen im Stich gelassen.

„Seit anderthalb Jahren", so monierte ein aufgebrachter Kunde, „täuscht das Ford-Werk den Fiesta-Käufern durch einen entsprechenden Hinweis im Kfz-Brief vor, daß irgendwo eine Schleppmöglichkeit gegeben ist, was aber bis heute nicht stimmt." Neueren Ford-Verlautbarungen zufolge soll dieser Zustand jedoch bald behoben sein.

Noch vor Jahresfrist guckte ein Fiesta-Fahrer in Holland verwundert und erstaunt um sich, als er im Urlaub ein Fahrzeug desselben Typs mit einem Caravan im Schlepp überholte. Ein Kölner Werkfoto, im ACE Lenkrad veröffentlicht, war schließlich ein weiterer Beweis für ihn: „Es sollte doch für das Ford-Werk eine der leichtesten Übungen sein, die Anhängerkupplung hier einzuführen, zumal der Überwachungsverein in Holland auch nicht gerade als großzügig zu bezeichnen ist", schrieb er im Juli 1977 an die Ford-Werke in Köln.

Der düpierte Hanseat war nicht der einzige, der auf den Urlaub mit dem Combi-Camp verzichten mußte. Die Ford-Werke erklärten ihm wie anderen Kunden lakonisch, daß zwar in einigen europäischen Ländern bereits Anhängerkupplungen für den Fiesta angeboten werden. Sie entsprächen aber nicht den deutschen Richtlinien und Abnahmebedingungen. Somit sei eine Übernahme dieser Konstruktionen in das Programm der deutschen Ford-Werke nicht möglich.

Nach wie vor, so berichtete Ford noch im August vorigen Jahres, werde jedoch an der Freigabe einer Kupplung für den deutschen Markt gearbeitet. Verschiedene Firmen hatten sich zwischenzeitlich an die schwierige Aufgabe gewagt. Die Versuche im Ford-Werk indes wurden bald wieder eingestellt. Ein Gerücht wurde in die Welt gesetzt: Die Kupplung sei stabiler als das ganze Auto. Schwierigster Teil der Entwicklung war, die richtigen Fixpunkte für die Aufhängung zu finden.

Die An- und Abkupplerei am Fiesta war nur auf dem Papier möglich – dafür dort um so häufiger: Die Kundschaft ist nun ziemlich verunsichert.

„Üblicherweise überlassen wir Entwicklung, Bau und Vertrieb von Anhängerkupplungen wie auch von anderem Zubehör für unsere Fahrzeuge weitgehend der einschlägigen Zubehörindustrie", erklärten die Ford-Werke jüngst auf ACE-Anfrage. Da von dieser Seite bisher keine Anhängerkupplung für den Fiesta auf den Markt gekommen sei, habe das Werk die Sache inzwischen selber in die Hand genommen.

Tatsächlich ist mittlerweile von einem Hersteller im Stuttgarter Raum eine für den Fiesta passende Anhängerkupplung entwickelt und vom Werk bereits freigegeben worden. Jetzt stehe nur noch die allgemeine Betriebserlaubnis aus. Dies dauere erfahrungsgemäß einige Monate. Das Ford-Werk bemühe sich jedoch, die Angelegenheit zu beschleunigen. Es rechnet damit, daß etwa ab Mitte des Jahres die Anhängerkupplung für den Fiesta lieferbar sein werde. Ferner laufen Bemühungen um eine Einzelabnahme, die etwas schneller vorankommen könnte, aber mit zusätzlichen Kosten verbunden ist. Die Bauartgenehmigung ist bereits angelaufen. JMS

Tests mit dem automatischen Gaspedal:

Feines Fahren

Die Amerikaner mit ihrer begrenzten Fahrweise nennen es „Cruise Control", die Deutschen haben es Tempomat, Tempostat oder GRA getauft. Tempomat und Tempostat kommen aus dem Hause VDO, die Geschwindigkeits-Regel-Anlage (GRA) stammt von Bosch und ist vorläufig nur beim Audi Avant erhältlich. Die Geräte sind keine Tempobegrenzer, sondern so etwas wie ein „elektronisches Gaspedal", mit dem man eine gleichmäßige vorprogrammierte Geschwindigkeit einhalten kann. Für den, der die Richtgeschwindigkeit akzeptiert oder Wert auf gleichmäßiges Fahren legt, sind diese Geräte eine große, wenn auch teure Hilfe. Es ist damit zu rechnen, daß die fortschreitende Automatisierung und die Verkleinerung der Bauteile künftig preisgünstigere, feinfühligere und deshalb bessere Steuergeräte ermöglichen wird.

Wer schnell ans Ziel kommen will, erreicht dies nicht unbedingt durch ständiges Rasen. Besser ist es, einen gleichmäßigen und möglichst hohen Schnitt zu fahren, der sich an den Möglichkeiten des Verkehrs orientiert. Denn jeder Geschwindigkeitsspitze folgt erfahrungsgemäß ein Abfall, und wenn man die Diagramme solcher Fahrten anschaut, ergibt sich ein mittleres Niveau, aus dem die Höchstgeschwindigkeiten wie Stecknadeln nach oben herausragen, immer wieder abgelöst durch abgrundtiefe Täler. Es ist also logisch und zwingend, daß die gleichmäßige Geschwindigkeit die kürzeste Reisezeit ermöglicht.

Unser meist „dichter Verkehr" läßt zudem immer weniger die theoretisch mögliche Höchstgeschwindigkeit zu. Wer im heutigen Autobahnverkehr eine möglichst gleichmäßige Geschwindigkeit fahren will, muß vier Dinge gleichzeitig beachten: Den Tachometer, den Abstand zum Vordermann, den Rückspiegel und letztlich die Uhr. Dies bedeutet vierfache Belastung und auf langen Fahrten eine erhebliche Anspannung. Autofahrer berichten von Krämpfen in den untrainierten Beinmuskeln, von vorzeitiger Ermüdung und automatisch – und vor allem unbemerkt – vom Nachlassen der Aufmerksamkeit. Die Instrumentenfabrik VDO in Schwalbach im Taunus sieht darin sogar ein „gefährliches Sicherheitsrisiko". Aus diesem Grund sei der Tempostat entwickelt worden, eine „Automatik für konstantes Reisetempo, die selbst lange Autofahrten komfortabel macht".

ACE Lenkrad hat in einem Dauerlaufwagen, der sowohl in der Stadt als auch auf Fernfahrten eingesetzt ist, im Sommer und im Winter dieses Gerät geprüft.

Einfache Bedienung

Die Anlage, die bei einem Ro 80 innerhalb von drei Stunden eingebaut wurde, besteht aus einem elektronischen Regler, einem pneumatischen Stellglied (für das Gaspedal), einem Frequenzgenerator und diversen Einbauteilen. Sie kostete rund 500 Mark.

Der Frequenzgenerator wird zwischen die zweigeteilte Antriebswelle gesetzt. Dort stellt er ein Wechselspannungssignal her, das direkt abhängig von der Geschwindigkeit ist (Geschwindigkeitsproportional) und dem elektronischen Regler zugeführt wird. Bei Autos, die bereits einen elektronischen VDO-Tachometer haben, entfällt dieses Bauteil. Das Signal wird direkt vom „Reedkontaktgeber" abgenommen.

Platz im Motorraum

Der elektronische Regler ist ein unscheinbares Kästchen, das man auch als „Gehirn oder Schaltstation" bezeichnen könnte. Es übernimmt die Befehle vom „Bediengerät" (Schalter) und steuert dementsprechend das Stellglied oder die gesamte Anlage.

Das pneumatische Stellglied setzt sich im wesentlichen aus einer elektropneumatischen Steuerung und einem Unterdruckgeber (der an den Vergaser angeschlossen wird) zusammen. Das Unterdruckelement bestimmt den Stellweg des irgendwo im Motorraum angeordneten Stellgliedes.

Von dort aus geht ein ganz normaler Bowdenzug auf das Vergasergestänge und übernimmt auf diese Weise die Betätigung des Gaspedals. Mit anderen Worten: Anstatt über den Gasfuß kommt jetzt der direkte Einsatzbefehl für die Öffnung der Drosselklappen über die oben beschriebenen Bauteile.

Das wichtigste und für den Fahrer sichtbarste Gerät ist ein Zweiwegeschalter, das die Techniker Bediengerät nennen. Mit ihm kann der Fahrer die Anlage entweder ein- oder ausschalten. Will er mit konstanter Geschwindigkeit fahren, so beschleunigt er seinen Wagen ganz normal und schaltet dann das Gerät ein, sobald er die gewünschte Geschwindigkeit erreicht hat. Der Regler speichert nun die momentane erreichte Geschwindigkeit und hält sie konstant, egal, ob es bergauf geht, bergab, ob Gegenwind herrscht oder ob die Autobahn plötzlich verstopft ist. Aber: Der so elektronisch geschwindigkeitsgesteuerte Wagen rast nicht etwa in einen Stau hinein, sondern schon beim Berühren des Kupplungspedals oder des Bremspedals, auch beim Gasgeben, wird die Elektronik ausgeschaltet. Es kommt also nicht zu unkontrollierten Fahrzuständen. Noch deutlicher: Der „Gasgebimat", wie man die Anlage im Volksmund nennen könnte, hält zwar das Tempo, aber aufpassen muß der Fahrer immer noch selber. Er kann ja in einer normalen Limousine auch nicht gedankenlos den Fuß aufs Gaspedal drücken.

Mit Gedächtnis teurer

Beim Tempostat gibt es sozusagen in der einfachen Ausführung keine Möglichkeit, den einmal eingespeicherten Wert wieder aus dem Gedächtnis des Programms zurückzurufen. Wenn man also mit 130 km/h fährt und dann plötzlich wegen eines ausscherenden Wagens abbremsen muß, dann muß man wieder mit dem Fuß gasgeben (man kann auch mit dem Schalter, sozusagen mit Handgas die Geschwindigkeit ansteuern) und dann die Anlage fixieren. Erst danach wird der Wagen wieder mit der gleichen (oder einer anderen gewählten) Geschwindigkeit weiterrollen. Bei der etwas komfortableren Regelung des Tempomat, die von Daimler Benz in Zusammenarbeit mit VDO weiter-

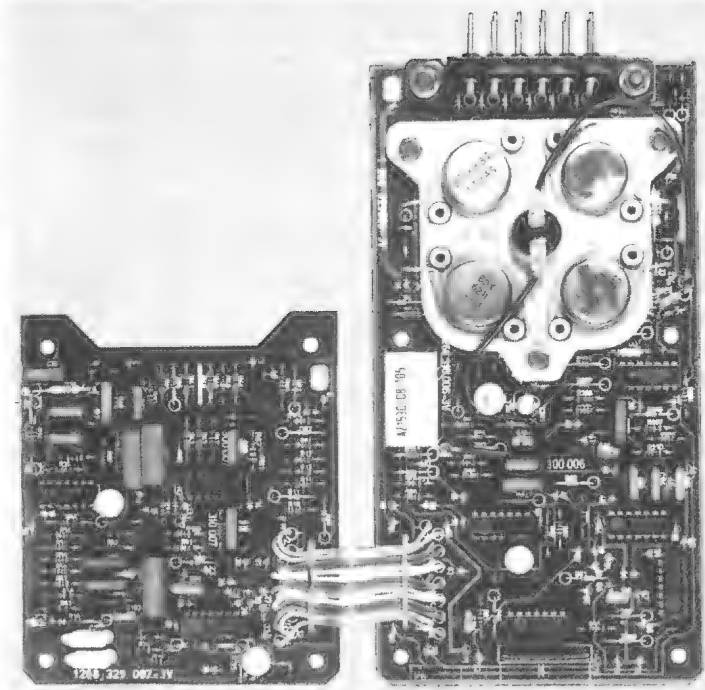
entwickelt wurde, gibt es einen Memo-Schalter. Nach der beschriebenen Verkehrssituation genügt die Bedienung eines entsprechenden Hebels und der vorher eingestellte Wert wird automatisch angefahren. Dies ist vor allen Dingen für Fahrzeuge mit automatischem Getriebe reizvoll, da man die Steuerungselektronik bei Schaltvorgängen immer wieder ausschaltet. Ein Mercedes mit Automatik also, der mit Tempomat ausgerüstet ist, gestattet die derzeit komfortabelste und gleichmäßigste Fahrweise.

Praxistests unserer Redaktion haben ergeben, daß das Fahren mit dem Tempomat ab etwa 70 km/h auch auf Landstraßen interessant wird. In der Stadt lohnt sich der Tempomat nur auf ausgesprochenen Hauptrouten, wenn der Verkehr nicht zu dicht und damit zu stockend ist. Auch bei einer nächtlichen Heimfahrt quer durch eine Stadt, bei der man leicht versucht ist, zu schnell zu fahren, kann er, auf 60 am Tacho fixiert, einen sehr präzise vor einer Geschwindigkeitsüberschreitung bewahren, – denn das Auto wird nicht schneller und wenn die Straße noch so verführerisch ist.

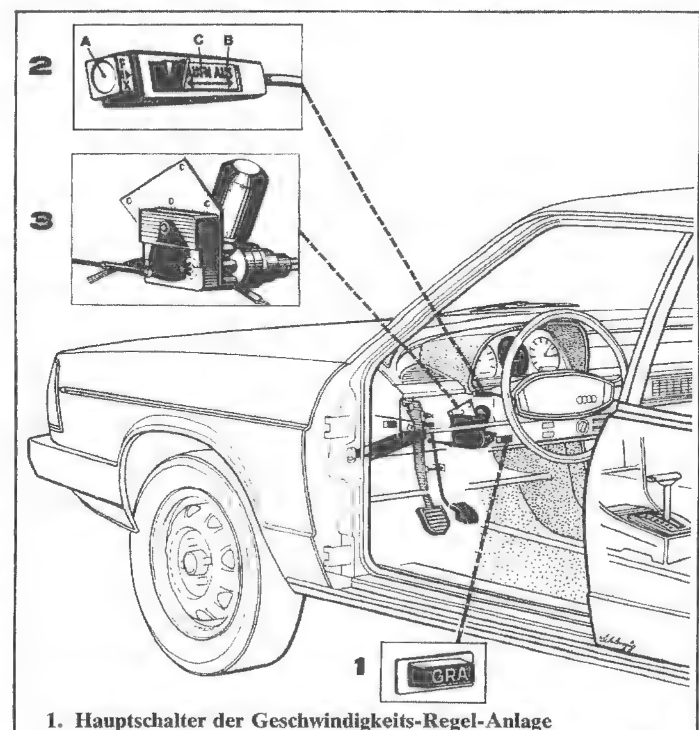
In Zusammenarbeit mit der Firma Bosch haben die Techniker von Audi NSU in Ingolstadt die „Geschwindigkeits-Regel-Anlage (GRA)“ konstruiert, die nur gewisse Ähnlichkeit mit der VDO-Entwicklung hat. Grundlage für die Audi-Entwicklung war ebenfalls die Erkenntnis, daß die Zeiten vorbei sind, in denen um jeden Preis überholt werden mußte. Der Automobilist passe sich inzwischen auch hierzulande weitgehend dem Verkehr an, stellten die Techniker fest und bewiesen mit Analysen, daß die Mehrzahl der Autofahrer ein bestimmtes Tempo über große Entfernungen beinahe konstant einhält. Diese Tatsache und Tempobegrenzungen in vielen Ländern, vor allen Dingen auch auf dem Exportmarkt USA, waren Anlaß genug, die GRA serienmäßig anzubieten. Die Anlage kann jedoch mehr als nur gasgeben. Sie erkennt frühzeitig, wenn eine Steigung mehr Gas fordert, oder wenn der Wind von vorne zugenommen hat. Darüber hinaus sorgt sie für eine wirtschaftliche Ausnutzung des Kraftstoffes, denn eine konstante Geschwindigkeit drückt auch den Benzinverbrauch.

Nach Werksangaben braucht der Audi 100 mit 63 Kilowatt bei Tempo 100 und konstanter Fahrweise nur 7,5 l Normalbenzin auf 100 Kilometer. Dazu bedarf es allerdings eines ruhigen Gasfußes. Der Automat im Gaspedal verhindert, daß der Fahrer unbewußt und unmerklich mit dem Gasfuß spielt und somit unnötigerweise mehr Kraftstoff freigibt.

Wir haben die Anlage in einem Audi Avant gefahren und zur Kontrolle in einem weiteren Fahrzeug des Programms. Noch nicht perfekt ist – es könnte sich um Einstellungsfehler gehandelt haben, die dann aber gleich doppelt aufgetreten sind – die Ausschaltung der Automatik. Ein Beispiel: Man fährt auf der Autobahn mit geregelten 140 km/h und will nun plötzlich bremsen. Das Fahrzeug verzögert zwar blitzartig, doch bevor die Bremswirkung eintritt, will der Automat noch für Bruchteile von Sekunden gegen die Verzögerung ankämpfen (vielleicht meint er, es ginge bergauf, oder der Wind habe zugenommen). Er will also spürbar schneller werden. Natürlich wird dieser Effekt durch die Bremse absolut ausgeglichen, aber der dadurch entstehende abrupte Wechsel zwischen Geschwindigkeit und Verzögerung wirkt sich für die Passagiere nachteilig aus. Außerdem hatte bei beiden Testwagen dieser Vorgang unangenehme schlagartige Geräusche hervorgerufen, wie man sie bei der VDO-Lösung nicht kennt.



Wie kompliziert die Elektronik ist, zeigt dieses Verdrahtungsbild.



1. **Hauptschalter der Geschwindigkeits-Regel-Anlage**
2. **Blinker- und Abblendhebel mit zwei Schaltern für die Geschwindigkeits-Regel-Anlage. A: Beschleunigen und Setzen (FIX). B: Aus (AUS). C: Wiederaufnahme (AUFN).**
3. **Stellmotor**

Angenehmer beim Audi hingegen war der Blinker- und Abblendhebel mit zwei Schaltern: Dort kann man von Hand beschleunigen, indem man die Fixtaste drückt, ausschalten und die vorgewählte Geschwindigkeit wieder aufnehmen. Unlogisch ist, daß der Hauptschalter unterm Lenkrad versteckt sitzt, mit der Bezeichnung GRA. Wenn er ausgeschaltet ist, funktioniert die Anlage natürlich nicht. Bei VDO kennt man einen solchen zusätzlichen Hauptschalter nicht. Und eigentlich gibt es dafür auch keinen Grund, denn man hat ja auch keinen extra Hauptschalter, damit man nicht versehentlich das Licht einschaltet.

Nach gründlicher Erprobung beider Systeme (3000 km im Audi, 3000 km Tempomat in einem Mercedes und 15 000 km Tempostat in einem Ro 80) stellen wir fest:

- Tempoautomaten in Kraftfahrzeugen haben ihre Berechtigung.
- Sie dienen der Gleichmäßigkeit, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Komfort aller Passagiere im Auto.
- Wir haben nicht festgestellt, daß sie der Ermüdung des Fahrers förderlich sein sollen. Im Gegenteil: Der Fahrer ist weniger durch Mechanik abgelenkt und kann sich mehr auf den Verkehr konzentrieren. Im Grundsatz gilt die gleiche Überlegung wie bei einer Getriebeautomatik.
- Die Aufpreise sind noch zu teuer. Sie werden einer weiteren Verbreitung hinderlich entgegenstehen.
- Alle Automaten sind noch störanfällig, beim Ro 80 fiel der Geber aus, beim Audi scheint die Einstellung nicht geregelt gewesen zu sein. Dies haben auch Gespräche mit anderen Tempomatbenutzern bestätigt, von denen aber keiner das Zusatzgerät vermissen möchte.

Ernst Bauer







Auch in Dänemark Licht einschalten

Wichtig für Urlauber und Reisende mit dem Auto in Dänemark sind einige Änderungen und Neufassungen der Verkehrsordnung des Landes, die seit Jahresbeginn in Kraft sind. Erweitert worden ist die Lichteinschaltzeit. Bei Dunkelheit, Nebel, Dunst, Regen oder ähnlich schlechten Sichtverhältnissen muß jetzt auch in Dänemark mit Abblendlicht gefahren werden.

Wenn bei einem Verkehrsunfall jemand tödlich verunglückt ist, dürfen die Verhältnisse am Unfallort nicht verändert werden. Nur wenn andere Verkehrsteilnehmer gefährdet sind, dürfen beispielsweise Kraftfahrzeuge zur Seite geschoben werden. Die Vorschrift soll die Spurensicherung zwingend sichern.

Geändert worden ist der Begriff des Parkens. Wer in Dänemark länger als drei Minuten anhält, ohne das Fahrzeug zu be- oder entladen, parkt.

Auch Dänemark hat jetzt die Pflicht eingeführt, die anderen Verkehrsteilnehmer durch Aufstellen eines Sicherheitsdreiecks bei einem Unfall zu warnen.

Bei Dunkelheit müssen in Dänemark Park- und Rücklicht zur Straßenseite eingeschaltet werden, wenn in enger bebautem Gebiet geparkt wird.

Sehr wichtig sind auch die neuen Regelungen der Alkoholdelikte. Bei 0,8 bis 1,2 Promille werden Geldbuße und bedingter Fahrerlaubnis-Entzug auferlegt. Von 1,2 bis 1,5 Promille sind Geldbuße und Aberkennung der Fahrerlaubnis bis zu einem Jahr angeordnet. Zehn Tage Haft und anderthalb Jahre Führerscheinentzug gibt es bei 1,5 bis 2 Promille. Von 2 Promille bis 2,5 Promille sind zwanzig Tage Haft und zwei Jahre Führerscheinentzug vorgeschrieben. Von 2,5 Promille an aufwärts nennt das Gesetz 30 Tage Haft und zwei Jahre Führerscheinentzug.

Bei einem ernsteren Verkehrsunfall oder einer ernsteren Gefährdung, die auch auf einem groben Fahrfehler beruhen können, werden bei Promillezahlen über 1,2 in der Regel Freiheitsstrafen auferlegt.

Wenngleich das verhängte Fahrverbot für einen Deutschen nur in Dänemark gültig ist, so treffen ihn die anderen Bußen voll. Zehn Tage Haft bei 1,5 Promille können ganz empfindlich wirken.

Neue Preise für Mautkarten

Ab 1. April 1978 gelten auf der Felbertauernstraße, den Großglockner-Hochalpenstraßen und der Tauern-Autobahn die neuen Preise für Mautkarten. Die Gebühren für eine Hinfahrt über die Felbertauernstraße und eine Rückfahrt über die Tauern-Autobahn oder die Großglockner-Hochalpenstraße oder umgekehrt betragen jetzt 48 Mark pro Pkw. Die Mautkarten für eine einfache Fahrt über die Felbertauernstraße kostet 27,50 und über den Großglockner 29 Mark. Anhänger an Pkws sind mautfrei.

Einheitliche Stoßstangen in der EG

Horst Seefeld (MdB) hat im Europäischen Parlament als Mitglied des Verkehrsausschusses die Frage nach der Vereinheitlichung von Stoßstangen aufgegriffen. Er wies in seiner Anfrage an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften darauf hin, daß „schwere Unfälle oftmals dadurch verursacht werden, daß die gesetzlichen Bestimmungen über die Höhe, in der Stoßstangen an Kraftfahrzeugen angebracht werden müssen, nicht ausreichend sind". Seefeld fragte ferner, ob die Kommission einen Vorschlag für die Angliederung der Rechtsvorschriften unterbreiten will.

In der Antwort der Kommission heißt es unter anderem: „Die Aussprache, auf einem im Dezember 1975 veranstalteten Automobil-Symposium, führte in bezug auf Stoßstangen zu dem Ergebnis, daß die derzeitigen Kenntnisse über die Zu-

sammenstoßdynamik nicht ausreichen, um eine optimale Höhe für die Anbringung der Stoßstangen festzulegen.“ Wenn die Forschungsarbeiten auf internationaler Ebene über die Folgen von Zusammenstößen weiter fortgeschritten sind, wird die Kommission nötigenfalls einen einschlägigen Richtlinienvorschlag ausarbeiten.

Firmeninternes Sicherheitsprogramm

Die Kraft GmbH in Lindenberg (Allgäu) begann bereits 1957 ein Sicherheitsprogramm für ihre Kraftfahrer zu entwickeln. Nach über 20jähriger Arbeit legte das Unternehmen jetzt eine eindrucksvolle Bilanz vor: Die Quote der vermeidbaren Kraftfahrzeugunfälle je 100 000 gefahrene Kilometer sank bei Kraft von 2,02 im Jahre 1956 auf 0,36 im Jahre 1977, obwohl sich die Anzahl der firmeneigenen Kraftfahrzeuge im gleichen Zeitraum verdreifachte und sich die Kilometerleistung vervierfachte. Damit hatte Kraft 1977 auch viel weniger Aufwendungen für Sachschäden zu tragen als vor 20 Jahren. Ohne die Arbeit des Sicherheitsprogramms, so das Unternehmen, hätten die direkten und indirekten Unfallkosten im Jahresdurchschnitt rund eine Million Mark betragen. Die Firma, die darauf hinweist, daß ihre Fahrer durch die Maßnahmen auch im privaten Bereich zu sicherheitsbewußten Verkehrsteilnehmern werden, setzt ihr Sicherheitsprogramm insbesondere in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht, der Polizei und den Automobilclubs fort.



Auf der Autobahn Frankfurt–Köln wurden innerhalb der Baustelle zwischen Frankfurt-Flughafen und Mönchhof-Dreieck erstmals die Fahrbahnen durch Leitplanken abgesichert, wodurch Unfälle im Begegnungsverkehr erheblich vermindert werden können.

Lärmt gegen den Lärm!

Eine lehrreiche und hoffentlich diskussionsanregende Broschüre von VDA

So oder ähnlich könnte die Mobilmachungsdevise für den längst überfälligen Kampf gegen einen unserer heimtückischsten Umweltbelaster lauten. Denn „lärmen", das wurde in der ursprünglichen Bedeutung des Wortes als Aufruf verstanden, sich wegen einer Gefahr kampfbereit zu machen. Daß „Lärm" eine gesundheitschädigende Gefahr mit fataler Langzeitwirkung ist, daß ihr entschieden entgegengetreten werden muß, das kann im Zweifelsfall doch nur der Einödbewohner noch nicht erkannt haben. Die Lärmgefahr nicht erkennen wollen natürlich jene, die mit den verschiedenartigsten Verursachern ihre satten Geschäfte machen; deren Gewinne bei entsprechenden Zwangsmaßnahmen gegen diese Geißel unseres hochtechnisierten Zeitalters beschnitten werden würden. Und dagegen sind natürlich vor allem auch die, die den vielfältigen Formen des Lärms nachhaltig ausweichen können. Die ihn als Attribut einer immer fragwürdiger werdenden Fortschrittsideologie nicht ertragen müssen.

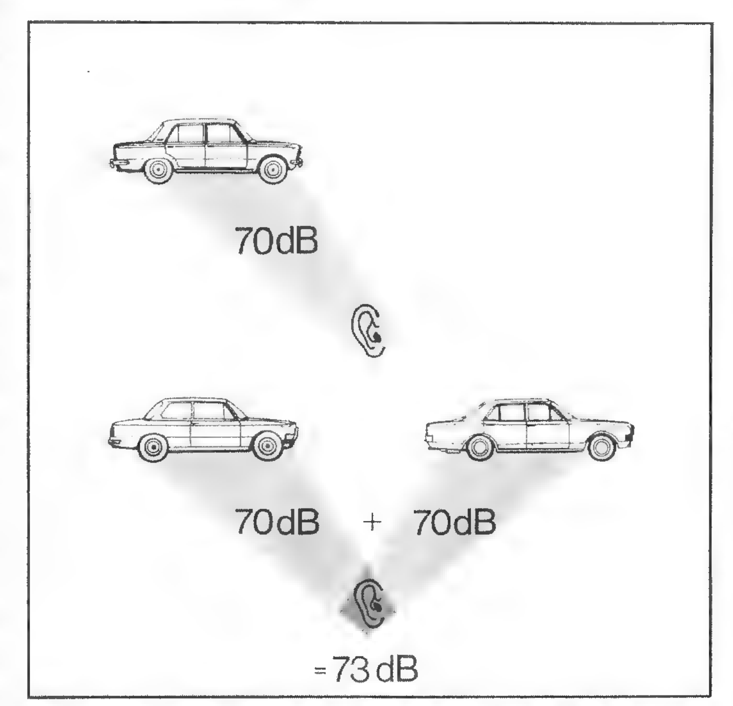
Immerhin: In der Präambel zum Entwurf des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), das am 15. März 1974 in Kraft trat, wird unter anderem gefordert: „Der Kampf gegen Luftverschmutzung, Lärm und ähnliche Einwirkungen ist eine der vordringlichsten Aufgaben des Umweltschutzes. Die Gefahren, die der Erhaltung einer menschenwürdigen Umwelt drohen, haben mit der fortschreitenden Technisierung aller Lebensbereiche und der Konzentration von Bevölkerung, Verkehr und Industrie in bestimmten Verdichtungsräumen in bedenklicher Weise zugenommen." Das war vor nunmehr schon vier Jahren.

Weil die „Belastung durch Lärm ... besonders in den Städten, in denen der überwiegende Teil der Bevölkerung lebt, ein Ausmaß angenommen (hat), das Abhilfe verlangt", deshalb „haben die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG) und die Forschungsvereinigung Automobiltechnik (FAT), eine Gründung des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), Anfang 1977 eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die unter Leitung von Professor Dr. W. Teichgräber (Ruhr-Universität Bochum) Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrslärmbekämpfung aufzeigen sollte". Beides hat die aus drei Professoren, sieben promovierten Ingenieuren und vier diplomierten und graduierten Fachingenieuren gebildete Arbeitsgruppe erforscht und jetzt die Ergebnisse in der vom VDA herausgegebenen Broschüre „Stadtverkehr und Lärm" vorgelegt.

Wen schon überrascht die Feststellung: „Patentrezepte für die Lösung des Lärmproblems gibt es nicht?" Man darf doch wohl davon ausgehen, daß die fachlich hochkarätigen Gruppenmitglieder mit diesem Wissen, mit diesem Vorurteil ihre Arbeit aufgenommen haben. Sie wußten also, daß das Problem ein solches bleiben wird. Aber nicht etwa, weil sonst das Auto als ein ganz wesentlicher Krachmacher entlarvt worden wäre (was dem Mitauftraggeber VDA, also dem Lobbyisten der mächtigen Automobilindustrie wohl kaum in den Kram passen würde), sondern weil die Vielschichtigkeit der Zusammenhänge und der unterschiedlichen Gruppeninteressen eine „Patentlösung" nur mit undemokratisch-radikalen Methoden möglich machen würde.

Also mal wieder viel Alibilärm um nichts? Nein, denn die Problemaufschlüsselung enthält so viele Darstellungen, Hinweise und Tips, daß die Broschüre nicht nur für Problemknacker, sondern auch für die, die mit dieser Art von Immissionsflut zurechtkommen müssen, aufschlußreich ist. Niemand wird ja wohl annehmen, daß die aus der Sicht der Automobilindustrie erarbeitete Studie zu einer Aufzählung der eigenen Fehler und Schwächen hätte kommen sollen. Aber sie macht anhand praktischer Beispiele Ansatzpunkte für Abhilfemaßnahmen deutlich und beziffert vor allem ihre Kosten. Im einzelnen „kommen die Sachverständigen zu folgenden Ergebnissen: 1. Die Bekämpfung des Verkehrslärms ist keine Erfindung der neueren Zeit. Die Automobilindustrie arbeitet bereits seit der Vorkriegszeit – 1937 wurden erstmals Geräuschgrenzwerte in der StVZO festgelegt – erfolgreich an der Verringerung der Außengeräusche von Kraftfahrzeugen. Die heutigen Fahrzeugkonstruktionen bieten daher nur noch geringe Reserven für eine weitere Verminderung des Geräuschpegels."

Man wird sehen – zumal es an anderer Stelle etwas weniger selbstsicher heißt: „Obwohl es noch keinen anerkannten und medizinisch belegbaren Grenzwert für mögliche Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm gibt und Geräuschpegel, die Hörschäden verursachen können, im Straßenverkehr bei weitem nicht erreicht werden, sind Schlaf- und Kommunikationsstörungen als Folge des Verkehrslärms durchaus möglich." Also müssen doch wohl die „nur noch geringen Reserven" mobilisiert werden. Zumal das Problem seit nunmehr



Die Addition zweier gleichartiger Schallquellen erhöht den Pegel um 3 dB(A)

über 40 Jahren zu chronischem Ärger geworden ist. „Die bei der Bekämpfung des Verkehrslärms zu berücksichtigenden akustischen Zusammenhänge sind kompliziert", stellen die Wissenschaftler fest und meinen: „Schwierigkeiten bereitet auch das Abschätzen der Bedeutung der Einflußfaktoren, die bei der Lärmentstehung zusammenwirken." Aha, also so ist das. Weil es Schwierigkeiten gibt, deshalb haben wir sie. Und deshalb sollten sie gelöst und nicht nur festgestellt werden. Die Arbeitsgruppe kommt zu dem Ergebnis: „Um die noch verbliebenen Reserven auszuschöpfen, müßten Personenkraftwagen verstärkt mit automatischen Getrieben ausgerüstet werden. Dies setzt völlig neue Motorkonstruktionen voraus und verursacht Probleme bei der Kühlung, der Wartung und der Anordnung des Motors im Fahrzeug, die noch nicht gelöst sind."

Im Katalog der „Ansatzpunkte für Abhilfemaßnahmen" heißt es weiter:

4. „Bei Motorrädern liegt das Geräuschproblem weniger in der Konstruktion als in der Betriebsweise sowie in nachträglichen Veränderungen."

Hier also wird der Gesetzgeber aufgefordert, der Manipulation Krachsüchtiger eins auf die Finger zu geben. Selbige maßregelnd erhoben, sagen die Wissenschaftler:

5. „Bei allen Kraftfahrzeugen hat der Fahrer einen wesentlichen Einfluß auf das Geräuschverhalten. Seine Fahrweise, der Wartungszustand des Fahrzeugs sowie beabsichtigte und unbeabsichtigte Veränderungen am Fahrzeug bestimmen in hohem Maße den Geräuschpegel."

Und weil das so ist, ist was zu tun? Klarer Fall für die Weisheit von der Stange: Die müssen sich eben ändern, die anderen. Auch die:

7. „Die weitaus besten Ansatzpunkte für einen verbesserten Lärmschutz bietet die Verkehrsplanung. Planerische Maßnahmen können allerdings erst über längere Zeiträume hinweg wirksam werden und sind wegen gegenläufiger Interessen der betroffenen Bevölkerungsgruppen häufig schwer durchsetzbar. Die Schaffung verkehrsberuhigter Wohngebiete beispielsweise setzt ein leistungsfähiges Netz von Hauptverkehrsstraßen mit entsprechend höherem Lärmpegel voraus."

Das Interessante und Wertvolle in den Aussagen und Feststellungen sind die in der Broschüre dann gelieferten Begründungen und Beweise, wenn damit dem anderen nachgewiesen werden kann, daß mans auch besser machen kann. Vor allem auch, wie man es anders, effektiver machen könnte. Nur:

8. „Um einen möglichst weitreichenden Lärmschutz zu erreichen, gleichzeitig aber die gesamtwirtschaftlichen Kosten hierfür niedrig zu halten, müssen die verschiedenen Möglichkeiten der Lärmminderung unter Nutzen/Kosten-Gesichtspunkten gegeneinander abgewogen werden. Dabei wird deutlich, daß mit unterschiedlichen, auf die jeweilige Lärmsituation abgestellten Maßnahmekombinationen gearbeitet werden muß."

Damit Sie klarsehen:

9. „Nach den vorliegenden Schätzungen würde die Festlegung eines Tag/Nacht-Immissionsgrenzwertes von 75/65 dB den Gemeinden über einen Zehnjahreszeitraum hinweg Kosten in Höhe von 1,25 Milliarden DM jährlich aufbürden."

Wo die herkommen sollen? Beim Auto ists klarer – aber auch teurer:

10. „Um fahrzeugseitig eine Emissionssenkung um rund 5 dB gegenüber den Werten von 1976/77 zu erreichen, müßten die Pkw-Käufer im Durchschnitt Mehrkosten von 1200 bis 2000 Mark je Fahrzeug hinnehmen."

Hört man's nicht ganz deutlich: Na, ist euch das bißchen weniger Krach so viel Geld wert? Oder reden wir lieber mal darüber:

12. „Im Vergleich zum Fahrzeugbau ist der Städtebau mit Schallschutzmaßnahmen im Rückstand."

Das ist wohl wahr – wie dies auch: Lärm, das ist jede Art von störenden Geräuschen. Man weiß auch durchaus, wie man mit ihnen fertig wird, wie man sie dort, wo Menschen leben, auf ein erträgliches Maß reduzieren kann. Aber es scheint, als seien Lärm und Krach zu unterschiedlich definierte und zu differenziert empfundene Krankmacher, als daß man ihretwegen Haushalte und Kalkulationen in Bedrängnis bringen kann. Ob da wohl der Mensch unter Wert eingestuft wurde?

Wolfgang Schachermeier

Audi, BM
Ford, Me
Opel und
liefern C
Werk.

MW,
ercedes,
d VW
Conti ab

Nicht nur Leute, die Autos fahren, achten darauf, daß ihr Fahrzeug auf sicheren Reifen steht. Sondern vor allem die Leute, die Autos bauen. Bevor Automobilhersteller nämlich Reifen auf ihre Neuwagen montieren, durchlaufen sie bei ihnen Tests, die härter sind als alles, was einem Reifen im Alltag so begegnen kann. Conti ist offensichtlich bestens durch diese Tests gekommen: Conti liefert immer mehr Reifen an deutsche und natürlich auch an ausländische Automobilhersteller. Von den 290 Pkw-Typen, die in Deutschland gebaut werden, können 280 vom ersten Tag an auch mit Conti-Reifen ausgerüstet werden. Deshalb laufen immer mehr neue Autos vom Band, die Conti fahren.

Continental®

Zum Autofahren gehört Umsicht.





Für Mutti einfach selbstverständlich: Rund ums Auto muß alles versichert sein.





Aber auch eine starke Versicherung.

Keine Sorge–
Volksfürsorge



Klaus Hansen von der Volksfürsorge informiert:
11.

„Klick – erst gurten, dann starten" diesen Apell kennen Sie bestimmt. Doch wußten Sie, daß Ihnen die Volksfürsorge aus einer Insassen-Unfallversicherung zusätzlich Unfallkrankenhaustagegeld zahlt, wenn Sie ins Krankenhaus müssen? Vorausgesetzt Sie hatten Ihren Sicherheitsgurt angelegt. Das gilt auch für Ihre Mitfahrer, die Insassen also, wenn sie bei dem Unfall angeschnallt waren.

Übrigens, diese zusätzliche Leistung kostet Sie keinen Pfennig extra. Ebensowenig wie die Erhöhung der vereinbarten Versicherungssummen um 50%, wenn sich zwei oder mehr Personen im Auto befinden.

Eine Insassen-Unfallversicherung kostet weniger als Sie denken. Fragen Sie einmal einen unserer 35.000 Mitarbeiter danach, er berät Sie gern.

Autotelefon:

Bei uns Prestige – beim Nachbarn fast schon Alltag

Auch dieser Bauingenieur, der mit seinem Jeep abseits der öffentlichen Verkehrs- und Kommunikationsnetze ist, greift auf das Koffertelefon zurück.

Die abhörgeschädigten Bonner Politiker können ebensowenig darauf verzichten wie der gewiefte Gebietsvertreter. Bei manchen Direktoren gehört es ebenso zur standardisierten Fahrzeugausstattung wie es sogar in einzelnen Gewerkschaftsautos Eingang gefunden hat: Das Autotelefon ist heute kein Luxus mehr, sondern Notwendigkeit, – wenn auch nicht für jedermann, weil ein relativ hoher Anschaffungspreis und eine unverständlich teuere monatliche Grundgebühr eine weitere Ausbreitung des Autotelefons in der Bundesrepublik bisher verhindert haben.

Die einschlägige Industrie geht jedoch davon aus, daß dieser Markt zunimmt und bietet inzwischen Geräte an, die dank ihrer elektronischen Technik nicht nur klein und handlich sondern auch weitgehend automatisiert zu bedienen sind. Der Aspekt der Verkehrssicherheit beim Autotelefon hat in Design und Funktion bereits sichtbare Auswirkungen. Doch während in der Bundesrepublik das Telefon und das Auto miteinander gekoppelt sind und auf Gedeih und Verderb beieinanderbleiben müssen, hat die Schweiz ein anderes System, das Natelfon, das „Telefon im Köfferchen".

Die Eidgenossen sind uns wieder einmal einen Schritt voraus, denn sie haben es möglich gemacht, ein mobiles Telefon fürs Fahrzeug zu gestalten. Der Schweizer Geschäftsmann, aber auch der Kundendienstmonteur ist nicht mehr an sein Fahrzeug gefesselt, sondern nimmt morgens sein Telefonköfferchen mit, wenn er es braucht und überläßt es ansonsten seinem Kollegen.
In der Bundesrepublik wäre ein solches System sicherlich ebenfalls vorteilhaft, denn die kostspielige Investition von 13 000–15 000 Mark für einen Autotelefonanschluß lohnt sich zumindest an den Tagen nicht, an denen das Fahrzeug ungenützt in der Werkstatt steht. Auch so mancher Chef-Wagen steht zwei oder drei Tage in der Woche in der Garage und das eingebaute Autotelefon ist stumm geschaltet.
Übers Jahr gesehen hat dieses Gerät nur einen Nutzungsgrad von 40 bis 50 Prozent. Die Post müßte ein Interesse daran haben, daß sie möglichst viele Gebühren durch die Gespräche über Autotelefone einnimmt, also wäre ein mobiles, aus Bausteinen zusammengesetztes Reisetelefon nach Schweizer Vorbild gerade in Firmen durchaus akzeptabel und interessant. Immer dann, wenn ein Mitarbeiter der Firma, der auf das Autotelefon angewiesen ist, unterwegs ist, könnte er das Köfferchen im Auto mitnehmen.
Auch für die Journalisten wäre eine solche mobile Telefonstation eine ideale Arbeitserleichterung. Sie, die unter allen möglichen und unmöglichen Umständen telefonieren müssen, die direkt vom Ort des Geschehens für ihre Redaktionen berichten, hätten endlich ein menschenwürdiges Arbeitsgerät. Selbst im Freizeitbereich wäre das Schweizer Mobiltelefon gut ausgenützt, und das Foto des telefonbereiten Anglers, das wir auf dieser Seite zeigen, ist zwar ein gut gestelltes Werksbild der Schweizer BBC, die das Telefon ent-

wickelt hat, aber es verdeutlicht doch den Vorteil.
Manch einer kann sich, weil er einen wichtigen Telefonanruf erwartet, nicht zum Angeln oder in die Freizeit zurückziehen, weil er dann wirklich nicht erreichbar ist. Hier hülfe auch nicht das in der Bundesrepublik so sehr umworbene System des Euro-Piepsers, also des individuellen Rufsignals. Wer über dieses System seinen Alarmruf bekommt, kann ja nicht von dort aus telefonieren, sondern muß erst den nächsten Anschluß suchen.

Schweizer System funktioniert nicht bei uns

Es ist zwar nur schwer zu begreifen, aber leider Tatsache: Das Schweizer Mobiltelefon funktioniert nur jenseits unserer Grenzen. Die Nachbarn haben ein anderes technisches System; eine Kombination ist nicht möglich. Zwar kann man von der Schweiz aus mit diesem Gerät nach Werksangaben in alle Welt vom Auto aus telefonieren, doch ist es nicht möglich – abgesehen von der fehlenden postalischen Zulassung in der Bundesrepublik – das Gerät im deutschen öffentlich beweglichen Landfunk (öbL) zu benutzen.
Darüber ist auch die Polizei nicht sehr glücklich, denn von den Experten der Kriminalpolizei weiß man, daß sie sich ein solches unauffälliges Koffertelefon schon lange wünschen. Die Polizeibeamten sind zwar heute über sehr kleine und unauffällige Funkgeräte besser als je ansprech- und erreichbar, aber zumindest im zivilen Auftrag wäre manchem von ihnen ein Telefon, das man mit zum jeweils wechselnden Tat- oder Einsatzort nehmen kann, sehr angenehm.
Die Deutsche Bundespost macht gegenwärtig Versuche in dieser Art wegen ihrer strengen technischen Vorschriften unmöglich. Wer in der Bundesrepublik ein Autotelefon kauft, muß es im Fahrzeug eingebaut von den mit der Prüfung beauftragten Dienststellen der Bundespost abnehmen lassen. Diese Prüfung kostet noch einmal 500 Mark und muß in regelmäßigen Zeitabständen wiederholt werden. Die Post sichert sich damit einen gewissen technischen Standard dieser Funksendeanlagen und will verhüten, daß an den Geräten manipuliert wird. Wer also sein



Es ist weniger wichtig, extrem bequem während der Fahrt telefonieren zu können, sondern wichtiger, daß man ein Autotelefon mobil macht und nicht ans Auto fesselt. Dieser Schweizer Bürger hat sein Gerät auf dem Beifahrersitz.

Auto verkauft oder wer das Gerät aus anderen Gründen in ein anderes Fahrzeug installieren will, muß sich dieser teueren und zeitaufwendigen Prüfprozedur noch einmal unterwerfen. Vielleicht wird die Post hier bald flexibler.

Liegt's nur am System?

Das Natel-System in der Schweiz soll auf 10 000 mobile Telefonteilnehmer bis Ende 1979 ausgebaut werden. Es wurde von der Forschungs- und Entwicklungsabteilung der PTT konzipiert, weil sich angesichts des steigenden Interesses nach mobilen Telefonanschlüssen und der Frequenzverknappung eine Lösung aufdrängte. Sie soll das schon 1952 in Dienst gestellte technisch inzwischen veraltete und nicht mehr ausbaufähige System ablösen.
Nach Schweizer Angaben erlaubt das Natel mit einem Minimum an Frequenzen ein Maximum an Teilnehmern und es funktioniert in beiden Richtungen, also vom Fahrzeug in ein festes Netz und umgekehrt vollautomatisch.
Der Schweizer Touring Autoclub hat festgestellt, daß die im Ausland erhältlichen Funktelefonsysteme nicht nur komplizierter und damit auch teurer sind, sondern auch mehr Frequenzen brauchen.
Eine Natel-Mobilstation besteht aus einem Bediengerät mit Wähltastatur, einem Sender/Empfänger und einem Mikrotelefon sowie aus der Antenne. Alles zusammen kann auch mit aufladbaren Akkus in einem Aluminiumkoffer gekauft werden. Die Schweiz hat vorläufig eine Gesprächsbegrenzung von drei Minuten eingeführt.
Auch sollen die Telefongespräche der Eidgenossen abhörsicherer sein als hierzulande. Nicht zuletzt ist auch der Preis hochinteressant: Es kostet nur 11 000 Franken.



Nicht größer als eine mittlere Reiseschreibmaschine: das Schweizer Koffertelefon.

Bei uns geht es um Komfort

Die heimische Telefonindustrie hat jedoch auch nicht geruht, um das Autotelefon noch besser zu machen. Allerdings haben die Ingenieure ihr Augenmerk auf die Vereinfachung der Bedienung gerichtet.
So gibt es jetzt einen selbst zu programmierenden Wahlziffernspeicher für 40 oder 20 Rufnummern, einen Gebührenzähler und einen Wahlstart bei aufgelegtem Hörer: Man drückt also eine Kombination, läßt den Hörer liegen und greift erst zum Telefon, wenn der Wählautomat die Verbindung hergestellt hat. Falls die Verbindung nicht zustande kommt, gibt es sogar einen Anrufwiederholer.
Die generelle Frage freilich bleibt: Muß der ohnehin nur schwer erreichbare Luxus des Autotelefons noch luxuriöser und noch komfortabler werden oder wäre es nicht sinnvoller, im Zeitalter der völligen Kommunikation ein breiteres Netz und mehr Mobilität aufzubauen, und sei es durch ein anderes System. Welchen Stellenwert das Autotelefon in der Bundesrepublik hat, zeigt auch die Werbung für diese Geräte.
Man sieht sie nur in repräsentativen Limousinen und stets in feinster Umgebung fotografiert. Daß ein Autotelefon auch wichtig sein kann für einen Lastzugfahrer oder für einen kleinen Freiberufler, daran denkt wohl niemand.



Sicher nur ein Anreiz, aber doch ein Nutzen: Auch in der Freizeit wäre man gegebenenfalls erreichbar, wenn dies notwendig ist.

Geschichte des Autotelefons in der Bundesrepublik

Diese Punkte sind auch der tiefere Grund, weshalb trotz der sehr großen Gebührenerhöhung im Jahre 1971 von 65 Mark auf 270 Mark monatlich das Autotelefongeschäft nicht zusammengebrochen ist. Die Teilnehmerzahlen bewegten sich von etwa 11 000 in 1970 auf 7500 in 1974, und nach einer Stagnation erreichen die Teilnehmerzahlen nun wieder mehr als 8000.
In den USA fand das Autotelefon landesweit erst lange nach der Bundesrepublik Eingang. Heute hat es aber mit 100 000 Teilnehmern die Bundesrepublik Deutschland nicht nur absolut, sondern auch relativ bezogen auf die Einwohner, überflügelt.
Während früher der Einfluß der Stückzahl auf den Preis nur durch Rationalisierung der Montageplätze sowie durch die Einkaufspreise gegeben war, ist heute der Einfluß durch die erst ab gewissen Stückzahlen verwendbaren neuen integrierten Bausteine wie LSI und Mikroprozessoren stark erhöht. Für das Autotelefon bedeutet dies: Bei einer erheblichen Erhöhung der Stückzahl könnte man etwa mit einer Halbierung der Herstellkosten rechnen.

Bärbel lernt techn. Zeichnerin. Bei VW.

Deshalb steht sie am Amboß. Sie schmiedet ihr Grundwissen. Die junge Auszubildende soll ein Gefühl für die Eigenschaften und Bearbeitungsmöglichkeiten des Materials bekommen, aus dem Autoteile konstruiert werden. Das ist ein Beispiel dafür, was VW unter gründlicher Ausbildung versteht. Ausbildung, die eine Weiterbildung ermöglicht. Sie beschränkt sich nicht auf Fachwissen allein. Die junge Dame wird auch an einem sozialpädagogischen Jugendseminar in einer VW-Heimstätte im Harz teilnehmen, innerhalb eines Austauschprogrammes kann sie bei Renault in Frankreich volontieren, oder an internationalen Jugendtagen mit dabei sein.

Ausbildung ist bei VW allerdings nicht nur eine Sache der Jugend, Ausbildung ist permanent. Vorarbeiter, Meister, Qualitäts-Ingenieur sind ebenso Lehrziele des VW-Ausbildungswesens wie Betriebswirtschaft für Techniker, Wertanalyse und EDV-Wissen.

Sicherlich ist das nicht billig. Allein eine Facharbeiter-Ausbildung schlägt schon mit über 65000 Mark zu Buche. Doch der Aufwand, den wir treiben, ist notwendig. Nicht nur, um mehr Menschen bessere Chancen zu geben. Wir meinen auch, daß nur erstklassige, zufriedene Mitarbeiter erstklassige Autos bauen können.

VW ist mehr als Autos.







Bleibt die Richtgeschwindigkeit?

Mit 130 kann man leben

Noch ist es nicht endgültig: Ob wir die Richtgeschwindigkeit behalten dürfen oder ein Tempolimit auf den Autobahnen verordnet bekommen, werden erst die Länderverkehrsminister gemeinsam mit Kurt Gscheidle auf ihrer Sitzung im Mai beschließen. Aber alle Anzeichen sprechen dafür, daß die Befürworter der Richtgeschwindigkeit zum Zuge kommen.

Immerhin hat eine übergroße Mehrheit der vom Bundesministerium für Verkehr zu einem Hearing geladenen Verbandsvertreter – angefangen vom DVR bis zum Zentralverband des Kraftfahrzeuggewerbes – die Vorteile der Richtgeschwindigkeit unterstrichen. Neben dem ACE hat sich auch die Gewerkschaft ÖTV dafür ausgesprochen. Auch der DVR-Vorstand hat in seiner Stellungnahme das Mittel der Richtgeschwindigkeit empfohlen. So nebenbei: Rund 70 Verbände waren zum Hearing geladen – aber nur die Hälfte waren erschienen . . .

In allen Empfehlungen steckt allerdings eine gehörige Portion Optimismus und Vertrauensvorschuß für uns Autofahrer. Wenn es nicht gelingt, die Richtgeschwindigkeit populärer zu machen, als sie heute schon ist, dann wird sie untauglich sein. Bestandteil der Diskussion um die richtige Geschwindigkeit auf Autobahnen ist die auch durch den Großversuch Autobahngeschwindigkeit erhärtete Tatsachenfeststellung, daß das richtige Tempo nicht unbedingt durch ein Schild, sondern vielmehr durch Beobachtung und Verstand signalisiert wird. 130 kann zuviel sein und ist auch zuviel, wenn die Umstände dieses nicht zulassen.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die in ihm vertretenen Organisationen werden in den kommenden Wochen noch rechtzeitig vor der Urlaubsreisewelle, aber auch in den folgenden Monaten eine gewaltige propagandistische Arbeit zu leisten haben, wenn es notwendig wird, die neuen (alten!) Vorschriften möglichst breit und publikumswirksam bekanntzumachen.

Drei gefährliche „N“

Dabei wäre manches viel einfacher, denn man kann tatsächlich mit der Richtgeschwindigkeit 130 leben und auch überleben. Die Unfallauswertungen und die Statistiken haben gezeigt, daß es im heutigen Autobahnverkehr die drei großen „N“ gibt, in denen Chaos, Tod und Verderben versteckt sind. Die drei gefährlichen „N“ sind:

- Nebel – denn immer wieder knallen unerklärlich leichtsinnige und zu schnelle Autofahrer zu einem Blech- und Blutknäuel zusammen. Unfälle in dieser Art lassen sich auch nicht durch ein Tempolimit 130 oder 100 verhindern. Solche Unfälle vermeidet man mit Sicherheit, indem man beim ersten Auftauchen des Nebels drastisch die Geschwindigkeit heruntersetzt und keineswegs einen längeren Bremsweg hat, als man Sicht vorfindet. Alles andere ist Blindflug, und dafür hat der Autofahrer weder die Ausbildung noch die notwendigen Instrumente.

Nebel heißt also Unfallgefahr in höchster Konzentration, Nebel bedeutet keine Chance, wenn man zu schnell ist, und im Nebel zu schnell zu fahren – wobei auch 50 km/h zu schnell sein können – heißt die Erkenntnis zu mißachten, daß eine Nebelbank dem Autofahrer keinen Pfennig Kredit gibt.

- Nässe: Fast ebenso gefährlich, jedoch wegen der fehlenden Überraschung leichter vorhersehbar, ist das zweite „N“, die Nässe. Es ist typisch für einen Staat von Rechthabern, daß die Juristen sich noch über den Begriff Nässe streiten, wo selbst den Anfängern unter den Autofahrern klargeworden ist, daß Nässe Gefahr bedeuten kann. Wer sich als Autofahrer auf der sicheren Seite bewegen will, sollte sich nicht auf spitzfindige juristische Diskussionen einlassen, sondern sicher sein, daß mit jedem Tropfen Wasser, der auf die Fahrbahn kommt, die Haftung des Fahrzeugs abnimmt. Der ACE hat in der leidigen Diskussion um Nässe vorgeschlagen, nicht den Zustand als Signal zu werten, sondern immer den Moment, in dem man den Wischer einschalten muß.

Vorsicht besser als Spitzfindigkeit

Wenn man den Wischer braucht, dann ist es auf der Straße so feucht, daß man sein Tempo reduzieren muß. Natürlich können unter Umständen 100 km/h zuviel sein. Bei starken Regenfällen, schlechtem Fahrbahnzustand und ziemlich abgenutzten Reifen sind sogar 80 zuviel. Wenn es so leicht wäre, eine „sichere“ Geschwindigkeit anzugeben, dann würde dieses der Gesetzgeber tun, und dann würden auch die Autoclubs nicht vor einer solchen Empfehlung zurückschrecken. Deshalb kann ein vernünftiger Tip nur dahin gehen, daß immer dann, wenn ein feinfühliger Autofahrer die Nässe an der Lenkung merkt, es schon zu schnell war. Im Regel- und Regenfall fährt man aber mit 80 km/h bei Nässe nicht schlecht, zumindest dann nicht, wenn man den notwendigen Abstand zum Vordermann noch einmal vergrößert, denn auf Nässe werden die Bremswege länger.

- Nacht: Noch klarer als Nässe ist der Begriff Nacht. Es war lange darüber diskutiert worden, ob man bei Nacht nicht eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung verhängen sollte. Dafür spricht, daß viele Autofahrer nachts schlechter sehen und auch die Geschwindigkeit nicht realistisch genug einschätzen, weil sie keine Bezugspunkte haben, an denen Sie sich orientieren können. Nachts sind alle Bäume grau, und der gefürchtete Tunnelblick-Effekt für den Autofahrer kommt schneller als man denkt. Also läßt auch die Konzentration früher nach und die Müdigkeit tritt schneller ihre verkehrsgefährdende Wirkung an. Umgekehrt erfordert zunehmende Geschwindigkeit auf nächtlicher Fahrbahn besseres Licht. Man wird also häufiger mit Fernlicht fahren, dadurch den Gegenverkehr häufiger blenden und noch empfindlicher gegen den Lichtwechsel beim Abblenden werden.

Berechtigte Empfehlung

Auch wenn es nach Meinung mancher Autofans nichts Schöneres gibt, als in einer ruhigen klaren Nacht auf einer übersichtlichen Strecke sein Auto auszufahren, so muß man doch sicher sein, daß dieser Teil des Autofahrens zu den anstrengendsten Tätigkeiten gehört, denn es ist absolute Konzentration und obendrein auch Glück nötig. Der kleinste Hase, der über die Straße hoppelt, kann einen Autofahrer derartig irritieren, weil man ihn nicht früh genug sieht. Die Empfehlung, nachts das Tempo zu reduzieren, hat ihre Berechtigung und trifft im Grunde genommen nur einen kleinen Teil der Autofahrer.

Wer häufig nachts unterwegs ist, weiß, daß die Gefahr weniger in der überzogenen Geschwindigkeit liegt, sondern in der gefährlichen Monotonie, in der Überanstrengung, in der Langeweile und in der Einsamkeit. Die meisten der nachts verunglückten Autos kommen allein von der Fahrbahn ab: Ihre Fahrer sind eingeschlafen oder haben sich sonstwie ablenken lassen.

Brauchbare Tips

Auch hier gilt: Wer langsamer fährt, hat im Falle eines Unfalls die größeren Überlebenschancen. ACE-Lenkrad gibt für diejenigen, die die Richtgeschwindigkeit akzeptieren, brauchbare Tips:

- 1. Markieren Sie sich Ihren Tacho, damit Sie immer und ständig daran erinnert werden, wie weit sie vom Limit, also vom Richtwert entfernt sind.
- 2. Versuchen Sie anhand Ihrer Betriebsanleitung die ideale Reisegeschwindigkeit mit Ihren Erfahrungen abzustimmen. Ideal heißt in diesem Fall ein verbrauchssparendes und trotzdem flottes Reisetempo. Markieren Sie sich auch diesen Punkt, damit Sie sich leichter diesem Wert und dem Verkehrsfluß anpassen können.
- 3. Fahren Sie immer wieder und so lange und so oft Sie können, auf der Autobahn rechts. Gerade eine Einheitsgeschwindigkeit verleitet viele Autofahrer dazu, links und rechts gleichmäßig schnell oder langsam zu fahren. Deshalb kommt es immer wieder zu den befürchteten Verstopfungen oder zur sogenannten „Zähflüssigkeit".
- 4. Rechnen Sie sich nach der Methode 21 (Baum merken, wenn Vordermann vorbeifährt, 21–22 zählen und dann prüfen, ob man auch schon den selben Baum – oder Brücke – passiert hat. Wenn nicht, war der Sicherheitsabstand richtig) den Abstand aus, den Sie bei Ihrer persönlichen Höchstgeschwindigkeit einhalten müssen. Er paßt dann für alle denkbaren Fälle und ist nur bei schlechterer Fahrbahn zu knapp.

eba

DVR für Richtgeschwindigkeit

Der DVR ist der Überzeugung, daß die Einführung einer allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Bundesautobahnen nicht als geeignetes Mittel angesehen werden kann, um eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit zu bewirken. Gleiches gilt für die Einführung genereller situationsbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen, wie z. B. bei Dunkelheit und Nässe.

Der DVR empfiehlt dagegen einmütig die Beibehaltung der Richtgeschwindigkeit 130 km/h. Gleichzeitig vertritt er die Auffassung, daß bestimmte Geschwindigkeitsbegrenzungen auch auf Autobahnen einen hoch einzuschätzenden Sicherheitszuwachs erbringen können, wenn sie punktuell, z. B. bei besonderer Verkehrsdichte oder bei besonderen Straßenverhältnissen eingesetzt werden, soweit diese nicht durch bauliche Maßnahmen kurzfristig entschärft werden können. Der Vorstand empfiehlt dringend eine umfassende Aufklärungsarbeit für eine breite Durchsetzung des Gedankens der Richtgeschwindigkeit und eines rücksichtsvollen und angepaßten Verkehrsverhaltens auf der Autobahn.



Als „typisches Beispiel für die systematische Verunsicherung der Autofahrer“ hat der ACE in einer Pressemitteilung die Diskussion um die angebliche Schädlichkeit des Fernsehens im Zusammenhang mit dem Autofahren bezeichnet. Wenn einerseits die Forderung amerikanischer Wissenschaftler hierzulande publiziert werde, die eine Stunde Pause zwischen dem Fernsehprogramm und der nächsten Autofahrt verlangen, um die überanstrengten Augen zu schonen, und andererseits der bundesdeutsche Berufsverband der Augenärzte feststelle, solche Störungen seien „unwahrscheinlich“, dann müsse sich der deutsche Autofahrer zumindest zeitweise genasführt vorkommen.

Nach Auffassung des ACE macht man es sich hier zu leicht: Wenn nämlich tatsächlich vom Bildschirm Gefahren für die Augen ausgehen, dann gelten diese nicht nur für die Autofahrer, sondern in allererster Linie auch für die Arbeitnehmer, die heute bis zu acht Stunden am Tag an Bildschirmgeräten sitzen. Kein deutscher Arbeitgeber habe bisher eine Schädigung der Arbeitnehmer durch Bildschirmarbeit bejaht, obwohl die Gewerkschaften solche befürchten. Wenn in den vorzugsweise amerikanischen Krimis in jeder Sendefolge todgefährliche Fahrmanöver vorgeführt würden, müsse man zumindest auch die Frage nach der Nützlichkeit solcher Showmacherei stellen dürfen, meint der ACE.

Der ACE schlug zur Versachlichung dieser Diskussion vor, die Bildschirm-Problematik wissenschaftlich zu untersuchen, auch unter dem Gesichtspunkt der Heimfahrt vom Arbeitsplatz, die von vielen Arbeitnehmern mit dem Auto angetreten wird. Über die Diskussion um die Wirkung des Bildschirms solle man aber nicht vergessen, daß die gesendeten Programme möglicherweise mehr Schaden auf dem Sektor Verkehrssicherheit anrichten, als man annehme.

Sowohl das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung, als auch das Bundesverkehrsministerium haben sich zwischenzeitlich des Problems angenommen.

Im Rahmen des Aktionsprogramms Forschung zur Humanisierung der Arbeitswelt vergab der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung Anfang März einen Forschungsauftrag an das Arbeitswissenschaftliche Institut der Technischen Universität Berlin, mit dem Titel: „Untersuchungen zur Anpassung von Bildschirm-Arbeitsplätzen an die physische und psychische Funktionsweise des Menschen.“

Aufgabe der Untersuchung war die Erfassung der Gesamtsituation von Arbeitsplätzen mit Bildschirmen, um auf der Grundlage der ermittelten Belastungen Vorschläge zur bes-

seren Gestaltung dieser Arbeitsplätze zu entwickeln. Der ACE hatte diese Frage vorrangig gestellt, denn als gewerkschaftlicher Autoclub weiß er, daß viele seiner Mitglieder mit dem Bildschirm arbeiten müssen, seien es Arbeitnehmer an Prüfplätzen, Angestellte in einem modernen Betrieb oder Kollegen, die sich gegen die neuen elektronischen Arbeitsplätze wehren. Der ACE sah also die Problematik aus der Sicht des Arbeitnehmers, der nach einem anstrengenden Tag mit seinem Fahrzeug nach Hause fahren will.

Fahrtüchtigkeit nicht beeinträchtigt

Dem Schlußbericht des Forschungsprojekts zufolge, seien Hinweise oder Erkenntnisse hinsichtlich einer Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit bei Autofahrern, die an Bildschirm-Arbeitsplätzen beschäftigt werden, nicht gegeben. Zu dem Schlußbericht, der mit Vertretern der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberorganisationen erörtert worden ist, bemerkt der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung allerdings, daß zwischen der ständigen Betrachtung eines Bildschirmes beim Fernsehen und der Beobachtung von Bildschirmen am Arbeitsplatz in der Regel kein wesentlicher Unterschied bestehe.

In dem Schlußbericht, der demnächst gedruckt vorliegen soll, heißt es weiter: „Der Bildschirm-Arbeitsplatz ist als Arbeitssystem zu sehen, das neben der Beobachtung des Bildschirms eine Reihe anderer Tätigkeiten beinhaltet, die ebenfalls für eine Belastungsanalyse mit herangezogen werden müssen."

Problem wird noch erörtert

Die Frage, ob die Forderung amerikanischer Wissenschaftler übertrieben ist, nach dem Fernsehen mindestens eine Stunde zu warten, bevor man sich ans Steuer setzt, bleibt danach weiter unklar. Die Auffassung bundesdeutscher Augenmediziner, daß Fernsehen die Fahrtüchtigkeit nicht beeinflusse, machte sich zwar auch der Gemeinsame Beirat für Verkehrsmedizin bei den Bundesministern für Verkehr und für Jugend, Familie und Gesundheit zu eigen.

In einer Sitzung am 11. März 1978 erörterte er die Fakten, die ihm aus den amerikanischen Forderungen übermittelt worden waren. Dabei vermutete der Beirat, daß es sich bei eventuellen Sehstörungen nach dem Fernsehen um die natürliche Veränderung des Adaptionszustandes der Augen handle, die bis zu einer halben Stunde und länger das Sehen beeinträchtigen könne.

Im Rahmen dieser Erörterung kam jedoch noch nicht zur Sprache, so bemerkt der Bundesminister für Verkehr weiter, daß heute bereits viele Arbeitnehmer den ganzen Tag vor Bildschirmgeräten arbeiten. Die Debatte bezog sich lediglich allgemein auf das Fernsehen. Unter Berücksichtigung der vom ACE vorgetragenen Gesichtspunkte will der Bundesminister für Verkehr aber dafür Sorge tragen, daß in einer Sitzung des Beirates voraussichtlich im Juni diese Fragen erneut beraten werden.

Der Minister beauftragte ferner die Bundesanstalt für Straßenwesen, die Probleme wissenschaftlich zu untersuchen. Sobald die gutachtliche Äußerung vorliegt, wird ACE Lenkrad über die weitere Entwicklung berichten.



Redakteure der Deutschen Presseagentur (dpa) arbeiten täglich nur vier Stunden am Bildschirm

BRIDGESTONE-REIFEN -UNBEKANNT, ABER



Bridgestone. Eine englische Marke? Eine amerikanische? Falsch: Bridgestone ist die bekannteste japanische Reifenmarke… auf der Straße, Piste und Landebahn. Die meisten der japanischen Jets ebenso wie viele der europäischen Luftfahrtgesellschaften rollen auf den hochentwickelten Bridgestone-Reifen. Auch die Hälfte aller japanischen Pkw's, Busse und Lkw's sind mit Bridgestone ausgestattet. Und das seit 47 Jahren.

Der achtgrößte Reifenhersteller der Welt.

Im Jahr 1977 stellte Bridgestone in 12 Fabriken rund 45 Millionen Reifen aller Art her. Damit ist Bridgestone Nr. 8 in der Weltrangliste der Reifenhersteller und größer als manche der Marken, die Sie kennen. Bridgestone ist nur durch Qualität groß geworden.

UNERHÖRT GUT.

50% aller japanischen Export-Autos fahren Bridgestone-Reifen

Wenn Ihr neuer japanischer Wagen mit Bridgestone-Reifen ausgerüstet geliefert wird, können Sie sich sehr glücklich schätzen, denn Sie bekommen Reifen, die in bezug auf Laufeigenschaften und Lebensdauer Spitzenklasse sind. Ihr Herstellungsprozeß steht unter einer permanenten rigorosen Qualitätskontrolle. Damit ist sichergestellt, daß Sie Freude an Ihren Bridgestone-Reifen haben werden, denn durch schärfste individuelle Prüfung ist ein Reifen wie der andere. Bridgestone-Reifen lassen Sie niemals im Stich.





Die Hälfte aller japanischen Autos rollen auf Bridgestone-Reifen

BRIDGESTONE Original Equipment Division

Zieht die Kleinen aus der Schußlinie



Erst kürzlich auf der Autobahn Heilbronn – Würzburg: Zwei Tote, weil ein Lastwagen zu schnell war.

Daß vor dem 250er Mercedes noch ein Auto fuhr sah ich erst, als ich beide überholt hatte: Der mausgraue, selbstgestrichene Goggo hätte in dem Mercedes gut dreimal Platz gehabt. Er fuhr mit asthmatischen 60 km/h schön brav rechts auf der Autobahn, sozusagen die übrig gebliebene Gefahr aus einer Zeit, in der die Nachkriegsautos noch laufen lernten.

Ich kenne die Gründe, die für den Betrieb solcher Möchtegerne-Autos sprechen: Ihre Fahrer sind meist vom Schicksal gestreßte Mitmenschen, die aus irgendeinem Grund nie dazu gekommen sind, einen richtigen Führerschein zu machen. Sie bummeln heute mit dem gleichen Papier herum, mit dem man einen Schlepper fahren darf und bringen damit sich und andere in unnötige Gefahr. Wie sehr sie an ihrem Fahrzeug hängen, wissen wir aus vielen Anfragen: In Stuttgart gibt es sogar eine Firma, die den kleinsten Fiat auf einen 250 ccm umrüstet, damit die, denen der Goggo unterm Hintern zusammenrostet, (die zähleibigen Kleinwagen halten unwahrscheinlich lange) sich wieder ein neues „Auto" zulegen können.

Ich meine: Hier schneidet sich der Staat, der solches zuläßt, ins eigene Fleisch.

1. Es wäre absolut unrealistisch, wegen einer kleinen Minderheit – auf die man selbstverständlich Rücksicht nehmen muß und deren Interessen wir ebenso vertreten, wie die Interessen anderer Autofahrer – eine Serie von Autos zu bauen. Also werden diese Autos immer weniger.

2. Es ist unbestreitbar, daß von Autos dieser Bauart eine Gefahr ausgeht. Auch wenn sie langsam gefahren werden, haben sie nicht den technischen Standard der heutigen Serienwagen. Ihre Bremsen sind schwach, ihre Lenkung ist unpräzise, ihre passive Fahrsicherheit liegt nahe Null, ihre Inneneinrichtung ist meist nicht entschärft, ihre Licht ist trübe, ihre Rücklichter gleichen Stecknadelköpfen und ihre

---

Krimi mit Gurt

Das Fernsehen hat zu lange geschlafen

Kürzlich freute sich die „Informationsstelle Verkehrssicherheit", die mit Mitteln aus dem Verkehrssicherheitsetat des Bundesministeriums für Verkehr arbeitet: „Dramaturgen verbannen die Gurtmuffel aus Fernsehfilmen" hieß die Schlagzeile einer Meldung, in der uns erzählt wurde, Fernseh-Dramaturgen in Deutschland hätten ein Herz für den Sicherheitsgurt.

Sie sorgten künftig dafür, daß die Tele-Kommissare der Tatort-Reihe, wenn immer dies „filmtechnisch vertretbar ist", angegurtet zum Einsatz fahren. Dies sei bei einer Koordinationstagung der Dramaturgen im Hause des Hessischen Rundfunks deutlich geworden, als der GdP-Vorsitzende Schirrmacher „auf gewisse Unterlassungssünden" hingewiesen habe.

Und voller Stolz berichten die PR-Leute weiter, daß zum positiv gewandelten Gurtbewußtsein der Fernsehdramaturgen nach deren eigener Auskunft die Gespräche der Informationsstelle Verkehrssicherheit mit den Dramaturgen beigetragen hätten. Und dann erhielten die Dramaturgen noch ihre pressewirksamen Streicheleinheiten: „Ihnen war dabei klargeworden, wieviel von ihrer Funktion und von ihrem guten Willen abhängt, wenn die Bemühungen um ein besseres Sicherheitsbewußtsein im Straßenverkehr Erfolg haben sollen."

Wenn dies keine aus Steuergeldern bezahlte Selbstbeweihräucherung ist, dann ist es der Beweis dafür, daß das Fernsehen auf beiden Kanälen seit 1971 entweder geschlafen hat oder aber Verkehrssicherheitsaktionen nach Kräften sabotierte. Denn die Vorschläge, daß die beiden Anstalten – die zweifellos in Kindersendungen und bei anderer Gelegenheit viel für die Verkehrssicherheit getan haben – endlich auch die „Vor- und Leitbilder Fernsehkommissare" zum Gurtanlegen bewegen sollten, gehen bis 1971 zurück. Doch damals wurden sie nicht nur in den DVR-Ausschüssen skeptisch betrachtet, sondern auch einfach mit dem, wie sich jetzt herausstellte, nichtssagenden Argument, man könne einem Fernsehregisseur nicht sagen, wie er einen Film machen müsse, zu den Hausakten gelegt.

Der verblüffte Leser staunt nun, wie es der PR-Agentur „Informationsstelle für die Verkehrssicherheit" gelungen ist, sich durchzusetzen. So habe der Fernsehdramaturg des NDR, Rüdiger Humpert (Originaltext: „Er steht dem Thema Verkehrssicherheit durchaus aufgeschlossen gegenüber"), erklärt, man brauche immer wieder einmal Anstöße von außen. Er berichtete, daß sich schon mehrmals Anfragen und Hinweise der Zuschauer zum Sicherheitsgurt gehäuft hätten. Er selbst habe schließlich den Regisseur des Tatort-Films „Reifeprüfung" um besonders vorbildliche Handhabung des Sicherheitsgurtes durch den brummigen Kommissar Trimmel (Walter Richter) gebeten. Dieser Film drehte sich um eine Liebe zwischen einem Gymnasiallehrer und der verführerischen Nastassja Kinski.

Auch in einem anderen Tatort-Krimi vom NDR mit dem Titel „Das stille Geschäft" zeigte Jürgen Roland als Regisseur eine Dialogszene, die den Leichtsinn, ohne Gurt zu fahren, unterstrich.

Kritischer wird die Äußerung, die der Chef des Fernsehspiels im Bayerischen Rundfunk, Franz-Josef Wild, zum Thema Gurt im Fernsehen abgab: Er wolle sich der Thematik künftig intensiver annehmen. „Wir werden namentlich die Anregung, nicht jeden Autounfall mit Brand und Explosion enden zu lassen, aufgreifen, denn durch allzuviele Unfälle dieser

Sicht durch die Fenster ist buchstäblich kleinkariert.
Wer darauf angewiesen ist, in einem solchen Auto zu fahren, sollte, würde er dies beruflich tun, eine tariflich abgesicherte Gefahrenzulage erhalten. Da Autofahren aber noch immer eine Sache der Freiwilligkeit ist, bringen sich all die Leute, die in diesen Autos herumkutschieren, in extreme Gefahrensituationen und nicht nur sich, sondern auch oft unschuldige Dritte oder ihre Familie.
Keines dieser Autos kann mit Sicherheitsgurten ausgerüstet werden, keines hat eine Lehnenverstellung oder einen der heutigen Erkenntnis entsprechenden Scheibenwischer. Bei vielen dieser Goggomobile funktioniert im Winter die Heizung nicht mehr. Allen eigentümlich ist die eigenwillige Radaufhängung, die nicht zuletzt wegen der kleinen Räder und des schmalen Profils eine vernünftige Straßenlage ausschließt.
Da es heute genügend gute und kleine gute Autos gibt, bin ich der Auffassung, daß man alle diese alten Autos aus dem Verkehr ziehen sollte. Damit aber denjenigen, die sich an ihr gutes Stück klammern, von Staats wegen kein Unrecht geschieht, sollte sich eben dieser Staat einmal überlegen, ob er wirklich etwas für die Verkehrssicherheit tut, wenn er diese Autos auf den Straßen läßt. Besser wäre es, wenn er den Besitzern dieser Automobile den Realwert (nicht den Zeitwert) ersetzen würde, also einen namhaften Zuschuß zu einem neuen Fahrzeug gäbe. Noch wichtiger aber wäre eine kostenlose Fahrschule bis zum Erwerb des richtigen Führerscheins für all die Goggomobilpiloten, die sich mit einer Paragraphenlücke herausreden können und den heutigen Anforderungen im Straßenverkehr überhaupt nicht mehr gewachsen sind.
Es wäre zumindest einmal für den Verkehrsminister eine Rechnung und eine Untersuchung wert, um wie viele betroffene Personen es sich hier handelt. Nach der Devise „die lassen wir aussterben", sollte man nicht leben. Ernst Bauer

---

Art wird die Gurtangst beim Zuschauer unangemessen gefördert." Dieser Fernseh-Macher kann offensichtlich seinen Widerwillen gegen den Gurt nicht abstreifen, man fragt sich nur, mit welchem Recht er seine Auffassung zu einem, wie er sagt „Randproblem", in Filme einfließen läßt.

Beim Südwestfunk räumte Gig Malzacher von der Tatort-Produktion ein, daß sich seine Kommissare in der Vergangenheit im Straßenverkehr nicht immer vorbildlich verhalten hätten. Heute sehe man aber keinen mehr ohne Gurt und auch keine verkehrswidrig gefährlichen Autofahrten mehr. Auch die Kommissarin Nicole Hesters, die in den kommenden Jahren für Sex and Crime im Südwestfunk sorgt, halte sich daran. Freilich: Vorerst fährt sie nur Taxi, und auch da hat sie sich nicht angeschnallt. (Was vermutlich damit zusammenhängt, daß sich die allermeisten Taxifahrer nicht anschnallen und deshalb glauben, ihre Passagiere seien ebenso töricht wie sie selbst. Sie verstecken deshalb ihre Gurtschlösser unter Quittungsblocks und Groschenheftchen.)

In der Tat scheint der Gurt nun die Mattscheibe zu überfallen. So produziert der Hessische Rundfunk eine Alltagskomödie mit dem Titel „Der Führerschein", in der eine Frau gegen den Willen ihre Mannes Autofahren lernt. (Hier haben wir bereits das nächste volksnahe Klischee.) Dramaturg Dr. Drescher: „Es versteht sich, daß hier – was auch sonst immer passiert – Gurt getragen wird". Noch einen Schritt weiter geht der Fernsehdramaturg des Saarländischen Rundfunks, Nagel, der in Zukunft „über die Verkehrssicherheitskampagnen des Bundesverkehrsministers im vorhinein informiert" werden möchte, damit „ich solche Denkanstöße in kommende Produktionen übernehmen kann".
Schön gesagt, doch sei die Frage erlaubt: Lesen denn die leitenden Leute beim Fernsehen weder Zeitung noch Gesetzbücher?. Und: Wie steht es denn mit dem Verhältnis zur Vernunft oder zur Gesetzestreue der Verantwortlichen für die Fernsehprogramme?
Vielleicht sollten sich die Programmkontrolleure einmal weniger um die politische Ausgewogenheit kümmern als um solche – in ihren Augen – „Kleinigkeiten". Aber wahrscheinlich haben diese entscheidenden Männer den Sicherheitsgurt nur an Ihrem Schreibtischstuhl.

Wer einmal in das Röhrchen blies . . .

Stolperfalle „Säuferbalken“

„Wir können Sie leider nicht bei uns beschäftigen“, wurde einem 45 Jahre alten Berufskraftfahrer beschieden, der sich bei einer Spedition um die Stelle eines Fahrers beworben hatte. „Sie haben schon das zweite Scheinchen“, verriet ihm die Firmenleitung. Ein Kinderspiel für eingeweihte Führerscheinkenner: Denn nach Ablauf der Entzugsfrist bekommen Alkoholsünder eine nagelneue Lizenz. Bei diesem Führerschein ist der Prüfungsvermerk durch einen diagonalen Strich, im Volksmund „Säuferbalken“, entwertet. Außerdem wird bei diesen Führerscheinen der Hinweis „nach Ablegung der Prüfung“ gestrichen.



(Stempel) Im Auftrag:

(Unterschrift)

Liste Nr. ....

*) Nichtzutreffendes ist zu streichen

Vermerk des amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr *)**)

Nach bestandener Prüfung ausgehändigt.

.................., den ....

Der amtlich anerkannte Sachverständige/Prüfer*) für den Kraftfahrzeugverkehr

(Unterschrift)

Liste Nr. ....

*) Nichtzutreffendes ist zu streichen.
**) Bei Führerscheinen der Klasse 4, bei erneuter Erteilung nach Entziehung der Fahrerlaubnis und in den Fällen des § 10 Abs. 3 und § 14 Abs. 3 StVZO ist dieser Vermerk gegebenenfalls zu streichen.

„Säuferbalken“ – ein diagonaler Strich im Führerschein zeigt Eingeweihten, daß der Inhaber den Schein bereits einmal verloren hatte.

Auch wenn der Führerschein auf andere Art und Weise verlustig ging, wird von der Verwaltungsbehörde so verfahren. Immer mehr Autofahrer sehen darin eine Diskriminierung, die durch rechtsstaatliche Grundsätze nicht gedeckt ist.
„Dieser Fingerzeig für Eingeweihte ist natürlich weder beabsichtigt, noch offiziell“, erklärte jüngst der Leiter einer Führerscheinstelle in einer norddeutschen Großstadt. Man könne von dieser durchgestrichenen Prüfungsrubrik auf nichts schließen.
Die Regelung gilt bei Wiedererteilung eines Führerscheins nach Ablauf der von den Gerichten bei Trunkenheitsdelikten verhängten Sperrfrist ebenso wie für die Umschreibung von ausländischen Fahrerlaubnissen, Führerscheinen der Bundeswehr, der Bundespost und der Bundesbahn. Es ist also nicht zu erkennen, ob es sich um die Wiedererteilung eines wegen Trunkenheit entzogenen Führerscheins oder um eine Umschreibung handelt.

Deutliche Markierung

Dennoch gilt es bei der Verkehrspolizei als Geheimtip, Alkoholsünder per Führerscheinkontrolle aufzuspüren. Erfahrene Polizeibeamte vermögen dies sogar durch gewisse Hinweise bei der Listennummer. In der Provinz geht das so unter der Hand, während etwa in Berlin die Listennummer des Promillefreundes deutlich und für alle erkennbar durch die Zahl „17“ markiert wird.
Zwar braucht nicht gleich jeder zu erschrecken, der einen Balken im Führerschein hat: Bei verlorengegangenen und durch einen Zweitschein ersetzten Papieren wird vorsorglich das Wort „Ersatz“ auf die erste Seite gestempelt, das den Fahrer von den Verdächtigungen, ein Freund des Alkohols zu sein, befreit.
Der Inhaber eines solchen „Scheinchens“ muß leider auch damit rechnen, daß er bei Verkehrskontrollen besonders genau „unter die Lupe“ genommen wird. Nicht immer sieht nämlich der kontrollierende Polizeibeamte auf die erste Führerscheinseite mit dem entlastenden Stempel „Ersatz“.

Unbeabsichtigte Nebeneffekte

Ein sicherlich unbeabsichtigter Nebeneffekt liegt hier vor, den beispielsweise auch der bayrische SPD-Landtagsabgeordnete Horst Heinrich als eine Diskriminierung der Autofahrer ansieht. In einem Brief an Bayerns Innenminister Dr. Alfred Seidl schreibt er: „Es wäre angebracht, geheimen Listennummern mit Hinweischarakter eine klare Absage zu erteilen. Ein liberaler Rechtsstaat kann es sich nicht erlauben, seine Bürger zu brandmarken und sei es auch nur durch versteckte Hinweise.“ Ebenso energisch wehrte sich der Abgeordnete gegen den Säuferbalken in der Fahrerlaubnis, der nicht nur Alkoholsünder diskriminiere, sondern auch völlig Unschuldige belaste.
Allerdings soll das Bundesverwaltungsgericht den Säuferbalken bereits im Zusammenhang mit einer anderen Entscheidung unbeanstandet passieren haben lassen. Der Strich sei weder eine „Diskriminierung noch eine Doppelbestrafung“, sondern ein inhaltlich neutraler Verwaltungsakt.
Eine Anfrage beim Bundesverwaltungsgericht ergab jedoch keine Bestätigung dieser Rechtsprechung. Sie würde auch sehr verwundern, da sie zumindest gegen den strafrechtlichen Grundsatz „ne bis in idem“ (nicht zweimal in der gleichen Sache) verstoßen dürfte. Führerscheininhaber mit „Säuferbalken“ büßen nämlich nicht nur einmal ihr Alkoholdelikt ab, sondern werden mehrfach bestraft.
Daß dies nicht richtig sein kann, erkannte schließlich auch die Führerscheinstelle der Stadt Frankfurt. Einer Pressemeldung vom 28. März zufolge verwendet sie bei der Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis an einen Bürger, dem wegen eines Alkoholdeliktes am Steuer der Führerschein rechtmäßig entzogen worden ist, grundsätzlich keine „Säuferbalken“ und versieht den neuen Führerschein auch nicht mit einer besonderen Listennummer, die ihn bei einer eventuellen Verkehrskontrolle sofort verdächtig macht.
„Ersatz-Führerscheine“ werden deutlich als solche kenntlich gemacht und auf der zweiten Seite vermerkt, wann erstmals die Fahrerlaubnis für die betreffende Führerscheinklasse ausgehändigt worden ist.
Ein günstiger Zeitpunkt, um diesem „Spuk“ mit den versteckten Hinweisen im Führerschein ein Ende zu machen, wäre eine Tagung, die Mitte Mai mit den Leitern der Kfz-Zulassungsstellen in Karlsruhe stattfinden soll. Vielleicht könnte endlich ein neuer Führerschein eingeführt werden, auf dem die Rubriken über die Prüfung nicht mehr enthalten sind. Joachim M. Strampp

BGH: Aufrundung auf 0,8 Promille unzulässig

Bei der Feststellung der für Autofahrer gültigen Alkoholgrenze von 0,8 Promille dürfen Polizei und Gerichte nicht von niedrigeren Werten aus aufrunden. Wie die Nachrichtenagentur Reuter meldet, gab diese Entscheidung jetzt der Verkehrssenat des Bundesgerichtshofes (BGH) in Karlsruhe bekannt. Wenn durch Aufrundung auf 0,8 Promille der Tatbestand der Verkehrsuntüchtigkeit angenommen werde, komme das einer unzulässigen Erweiterung der gesetzlichen Mindestgrenze gleich, urteilte das Gericht. Der Entscheidung lag die Frage zugrunde, ob ein Autofahrer bei einem Promille-Wert von 0,792 wegen Trunkenheit am Steuer verurteilt werden kann (Aktenzeichen: 4 STR 236/77).



Wer profitiert vom Radar?

Immer Geld im Kässle

Der Erfolg stationärer Radaranlagen wird vermehrt in Frage gestellt. Erfahrungen in Stuttgart verblüffen nicht nur die Polizei. Zwei Drittel der ertappten Schnellfahrer sind Einheimische. Die Polizei hält Radarkontrollen trotzdem „für eine Tempobremse". Allerdings zieht man die mobilen Radartrupps den fest montierten Geräten vor.

„Sieben Tote fordern vom Stuttgarter Gemeinderat und von der Polizei Konsequenzen!" mahnten im Sommer 1973 die Stuttgarter Nachrichten nach einem schweren Unfall auf der heute als städtebauliches Monstrum verschrienen Stadtautobahn zwischen dem baden-württembergischen Landtag und dem Österreichischen Platz inmitten der City.

Geschwindigkeitsbegrenzung hielt Schnellfahrer nicht ab

Allein dieser Unfall (es ist bis heute der letzte mit Toten geblieben) kostete fünf Arbeitern das Leben. Ihr VW-Bus war ins Schleudern gekommen und auf der Gegenfahrbahn frontal auf einen entgegenkommenden Postlastzug gekracht. Mit eine der Unfallursachen dürfte der Knick gewesen sein, den die Straße damals dort zwangsläufig machte, weil eine Tankstelle mit langfristigem Pachtvertrag im Wege stand.

Allerdings – und das war für die Polizei das größere Problem – ließen sich die Autofahrer weder durch den Knick noch durch Geschwindigkeitsbeschränkungsschilder zum Langsamfahren anhalten. Auch der VW-Bus-Fahrer war dem von dieser Straße ausgehenden suggestiven Zwang zum Schnellfahren erlegen.

Für die Polizei war klar: Nur die Straßenbegradigung im Bereich der Tankstelle und eine stationäre Radaranlage könnten auf Dauer für Sicherheit sorgen. Das mußten auch die schwäbisch-sparsamen Stadträte einsehen; sie billigten ohne große Diskussion das nötige Geld für das Sicherheitspaket: 170 000 Mark für die Radaranlage und eine halbe Million Mark für den Straßenumbau.

Erfolg der Radaranlage frappierend

1974 wurde die Radaranlage installiert, 1975 die Kurve begradigt. Der Erfolg beider Maßnahmen ist frappierend: Seitdem passierte auf dieser vormals unfallträchtigen Strecke kein einziger schwerer Unfall mehr. Allerdings läßt sich nicht feststellen, auf welche Maßnahme die gewonnene Sicherheit zurückzuführen ist. Denn gerast wird allemal noch heute. Das haben scheinbar auch die Verantwortlichen im Rathaus erkannt.

Denn während sie vor vier Jahren noch euphorisch weitere Radaranlagen an anderen Unfallstrecken in der baden-württembergischen Landeshauptstadt ankündigten, ist inzwischen davon keine Rede mehr. Doch zurück zur Hauptstätter Straße.

Reicher Bußgeldstrom

Daß Schnellfahrer oft besonders langsam schalten, haben

die Radarbefürworter bis heute nicht verstanden. Und obwohl die stationären Überwachungskästen in Presse, Fernsehen und auch per Bußgeldbescheid 1974 schnell publik gemacht wurden, konnten sich die Stadtväter eines reichen Bußgeldstroms erfreuen. „Eine Ölquelle" nannte sie ein Stadtrat, deren man in Stuttgart noch viele erschließen könnte.
Nach nur vier Wochen Überwachung waren bereits 2500 Schnellfahrer auf Zelluloid gebannt. Und das obwohl die Polizei für die sechs Radargehäuse nur eine (!) Kamera zur Verfügung hat, die in unregelmäßigen Intervallen mal hier mal dort für Unsicherheit bei den Autofahrern sorgt.
Und um auch den ganz schlauen unter ihnen beizukommen, die, wenn sie die Anlage einmal gesichtet hatten, ungeniert schnell fahren konnten, weil ja kein weiteres Radarauge mehr an der Strecke stehen kann, baute die Polizei in jedes leere Gehäuse auch noch eine Attrappe ein.
Trotzdem: Die Geldquelle sprudelte weiter. „Das Geld liegt auf der Straße", witzelte Stuttgarts Kämmerer schon nach wenigen Monaten Radarkontrolle. Nach einem halben Jahr waren bereits 50 000 Mark der Gesamtkosten von 170 000 Mark wieder „eingespielt".
Ob dieser Entwicklung sann man im Rathaus nach weiteren Standorten für solche Anlagen nach. Daß die „erwogenen" 20 bis 30 Meßstellen letztendlich doch nicht realisiert worden sind, mag mit finanziellen Bedenken zusammenhängen. Denn zur Betreuung einer einzigen Kamera werden vier Bedienstete benötigt. Und für Stuttgarts Bußgeldstelle im Amt für öffentliche Ordnung mag die Flut der zu bearbeitenden Fälle allein von der einen Radaranlage genug sein.

Euphorie verflogen

Von der anfänglichen Radar-Euphorie ist im Stuttgarter Rathaus nichts mehr zu spüren. Warum? Es scheint sich die Erkenntnis durchgesetzt zu haben, daß solche Überwachungsmethoden doch „nicht das Gelbe vom Ei sind".
Obwohl die Polizei – sie konnte das Wort „Radarfalle" in den Zeitungen nicht mehr ertragen – Schilder mit der Aufschrift „60 – Ständige Radarkontrollen" angebracht hat, scheint das die Autofahrer nicht zu beeindrucken. „Damit nicht der Eindruck entsteht, die Stadt hätte hier eine Radarfalle für Fremde installiert", war das Hinweisschild begründet worden. Daß die Vermutung, Einheimische würden die Radaranlage als festen Bestandteil ihrer Strecke auf dem Weg zur Arbeit oder nach Hause im Hinterkopf programmieren, falsch ist, hat sich inzwischen immer deutlicher gezeigt.
Dazu Horst Kretschmer, Leiter der Stuttgarter Verkehrspolizei: „Wir haben im Monat durchschnittlich 1200 bis 1500 Vorgänge durch die stationäre Radarüberwachung." Und das hat selbst die Polizei überrascht: „Wir wollten einmal sehen, wie viele Stuttgarter trotz bekannter Radaranlage auf der Hauptstätter Straße zu schnell fahren.

Zwei Drittel der Sünder sind einheimisch

Man sollte es kaum für möglich halten: zwei Drittel der fotografierten Autofahrer hatten ein S auf dem Nummernschild oder kamen aus dem unmittelbaren Umland Stuttgarts." Könnte man daraus schließen, daß die anfangs gestellte Frage, ob die Begradigung der B 14 in diesem Bereich oder die Radaranlage für mehr Sicherheit gesorgt hat, zuungunsten der elektronischen Überwachung beantwortet werden muß? Horst Kretschmer: „Das ist nicht meßbar."

Nur noch leichtere Unfälle

Tatsache ist für Kretschmer: „Die einzigen Unfälle, die noch zu verzeichnen sind, sind Unfälle im Längsverkehr und Unfälle beim Einfädeln oder Ausfahren. Und das sind allesamt leichte Unfälle mit Sachschaden." Kretschmer hält es außerdem für möglich, daß allein die Begradigung der Hauptstätter Straße das Schnellfahren noch eher provoziert hätte. Das geschehe jetzt zwar auch, die Radaranlage halte aber das Tempo in Grenzen. Die mit einer großzügigen Toleranz arbeitende Anlage (erst von 69 km/h an wird fotografiert) wird nur noch selten von Autofahrern mit mehr als 100 km/h zum Schuß per Kamera veranlaßt.
Die meisten Über-Limit-Fahrer belassen es bei Tempo 80. Wenn die Anlage also doch einen bremsenden Einfluß ausübt, warum dann keine weiteren Geräte an der unfallträchtigsten Straße in Stuttgart, der Neuen Weinsteige? Sie führt in mehreren Windungen von Degerloch ins Stadtinnere und ist durch ein gefährliches Außengefälle in den Kurven, durch Straßenbahnschienen und vorsintflutliche Pflastersteine besonders bei Regen eine regelrechte Schmierseifenpiste.
Die Pflastersteine sind fast ganz verschwunden (auf Anregung des früheren Oberbürgermeisters Arnulf Klett, der hier mit seinem Dienst-Porsche ins Schleudern gekommen war), die Unfallzahlen läßt das allerdings unberührt.



Zwei Drittel der ertappten Schnellfahrer sind Einheimische. Stationäre Radarkontrolle an der B 14 in Stuttgart.

Kurz auf die Bremse vor dem schwarzen Kasten

Warum also nicht stationäre Radarüberwachung? Horst Kretschmer: „Wir halten auf der Neuen Weinsteige nichts davon, sondern mehr von unserer hier praktizierten Methode mit Radarwagen. Das scheint uns hier effektvoller zu sein." Dabei habe man auch Aspekte der Sicherheit im Auge.
Die Erfahrungen mit der Anlage entlang der innerstädtischen B 14 sprechen nach Auffassung Kretschmers auf jeden Fall gegen stationäre Meßstellen auf der Neuen Weinsteige: „Wir beobachten nämlich, daß auf der Hauptstätter Straße zwischen den einzelnen Kästen von den Autofahrern kurz beschleunigt und vor dem nächsten Kasten recht scharf abgebremst wird.
Allerdings lassen die kurzen Abstände keine hohe und gefährliche Geschwindigkeit zu, die unfallträchtig wäre. Wenn wir aber dieselben Kästen entlang der Neuen Weinsteige installieren würden, führen die Autofahrer im gleichen Stil."
Auch hier das Einheimischen-Phänomen: Zwei Drittel der vom Radartrupp abgelichteten Zuschnellfahrer fahren diese Strecke fast täglich und wissen von der ziemlich häufigen Radarkontrolle. Kretschmer: „Und wenn man weiter bedenkt, daß fast ausschließlich einheimische Autofahrer auf diesem Streckenabschnitt die Unfälle bauen, dann spricht alles gegen stationäre Radarkästen."
Die einheimischen Autofahrer würden sich nämlich genauso verhalten wie an der radarüberwachten B 14: Bremsen, Beschleunigen und wieder

willig-reuiger Bußgeldzahler. Das gilt sowohl für die stationären Geräte in Stuttgart als auch für die mobile Überwachung. Die Ausreden, nicht gefahren zu sein, sind der Stuttgarter Polizei längst zuviel geworden. Bei der Bußgeldstelle des städtischen Amts für öffentliche Ordnung „geht man abends frustriert nach Hause".



Der frühere Oberbürgermeister Klett kam auf dem Pflaster mit seinem Dienst-Porsche ins Schleudern. Jetzt sind die Pflastersteine weg. Trotzdem kommt es an der Neuen Weinsteige immer wieder zu spektakulären Unfällen.

bremsen. „Und das ist uns in dem Kurvenbereich der Neuen Weinsteige zu gefährlich."

Was für die Stadtkasse eine willkommene Einnahmequelle ist, stellt sich für Horst Kretschmer ganz anders dar: „Durch die Radarüberwachung erhoffen wir ein verkehrsangepaßteres Verhalten zu erreichen." Die Crux dabei: Nicht immer stimmt die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit mit den augenblicklichen Verhältnissen überein. „Man darf innerhalb geschlossener Ortschaften 50 km/h fahren. Aber das ist doch beileibe kein Gebot, immer so schnell zu fahren." Was der Chef der Verkehrspolizei für „ein Mißverständnis vieler Autofahrer" hält, ist letztendlich oft Ursache für Überraschungen.

Unfallfahrer auf der Neuen Weinsteige pflegen sich meistens darauf zu berufen: Ich bin doch nur fünfzig gefahren und das darf ich doch wohl noch. Daß sie dann trotzdem ein Bußgeld zu berappen haben, muß ihnen dann die Polizei klarmachen. „Daß man 50 Stundenkilometer zu jeder Zeit fahren darf, steht nämlich so in der StVO nicht drin", korrigiert Kretschmer diese Ansicht.

Unfähigkeit, die Geschwindigkeit den Verhältnissen anzupassen?

Dieses Problem, die Unfähigkeit vieler Autofahrer, ihre Geschwindigkeit den tatsächlichen Umständen anzupassen, „löst auch die Radarüberwachung nicht". Denn auch Langsamfahren schützt vor Unfall nicht. Und was die psychologische oder verkehrserzieherische Wirkung des Radarbußgelds angeht, ist man bei der Polizei recht skeptisch: „Daran erinnert sich der erwischte Fahrer höchstens eine Woche. Dann fährt er wieder wie zuvor."

Längst ist nicht jeder fotografierte Schnellfahrer auch ein



Schmierseifen-Piste bei Regen: Stuttgarts Neue Weinsteige.

Fahrer werden wieder angehalten

In Stuttgart wird deshalb Altbewährtes neu praktiziert. Obwohl der Personalaufwand „fast nicht vertretbar ist", wurden die Tempokontrollen mit dem anschließenden Anhalten der Fahrer verdoppelt. Horst Kretschmer zufrieden: „Der erzieherische Wert ist höher als beim anonymen Bußgeldbescheid. Da gilt keine der üblichen Ausreden wie meine Tante ist gefahren." Ein Verfahren, das übrigens bei den stationären Anlagen nicht möglich ist.

Sprühlack auf Radarauge

Was kann die Polizei schließlich gegen solche „Witzbolde" unternehmen, die das hintere Nummerschild ihres Autos abmontieren, dann mit 150 Stundenkilometer an der Radaranlage vorbeifahren, geknipst werden, aber unbekannt bleiben. So in Stuttgart geschehen. Oder mit jenem, der die Scheiben der Anlage mit schwarzem Sprühlack verdunkelte. Allerdings hat die Polizei in Stuttgart diesbezüglich keine Probleme. „Wir haben nur zweimal solche leichten Sachbeschädigungen gehabt seit 1974. Wohl deshalb, weil die Kästen nicht im Fußgängerbereich stehen."

Da haben es die Schweizer Kantonisten nicht so einfach: Allein im letzten Jahr mußten sie für die auch entlang der Überlandstraßen placierten Radargehäuse über eine Million für Reparaturen ausgeben. Da müssen schon einige Autofahrer ertappt werden beim Schnellfahren, um das wieder hereinzuholen. Aber wie heißt es bei der Stuttgarter Polizei? „Geld ist nicht alles."

Peter Groschupf

Es grünt so grün...

Wenn manche Ampel hören sehen sie schon rot.

So – oder ähnlich – dürften die meisten das zum Ausdruck bringen, was sie meistens auch erleben, was sie meistens streßt und was bei den meisten Aggressivität erzeugt: Ihre Ampel steht auf rot. Verdammt nochmal. Mancher platzt in dieser Situation nur deshalb nicht, weil er sich dadurch entspannt, daß er dem Voraus-Stehenden schon bei beginnender Gelbphase im Urschreistil den Vorwurf entgegenschleudert: Penner, zisch ab, es wird nicht mehr grüner. Und so geht das unter Umständen von Lichtzeichenanlage zu Lichtzeichenanlage. Und wird für manchen zur schieren Hopserei ins Füllhorn der Neurosen. Wie anders aber soll der Verkehr geregelt werden, als durch das verkehrsflußunterbrechende Rot? Jaja, Sie haben schon recht, wenn Sie sagen: Es funktioniert in aller Regel besser, flüssiger, wenn ein Polizist auf der Kreuzung steht. Dies allerdings gilt nur für diesen einen Knotenpunkt. Und es würde, bei einer nie realisierbaren Annahme, innerhalb eines Straßennetzes und Kreuzungssystems wiederum auch nur dann „großräumig" funktionieren, wenn alle Polizisten untereinander in permanentem Sprechfunkverkehr stünden.

Alle – wohlgemerkt! An jeder Kreuzung und in jeder Sekunde! Denn wie sonst sollte sichergestellt werden, daß das, was der eine großzügig flott durchläßt, daß das beim anderen nicht zu einem heillosen Durcheinander führt? Denn Kreuzungen werden für gewöhnlich durch das Zusammentreffen mehrerer Straßen aus unterschiedlichen Richtungen mit unterschiedlichen Verkehrsfrequenzen gebildet. Ergo müßte jeder Polizist ununterbrochenen Sprechkontakt mit all den Kollegen haben, die auf seine Kreuzung Verkehr loslassen. Nur so könnte er wissen, was da von wo alles auf ihn zukommt. Und dann? Dies Wissen allein genügt nicht. Er muß auch erfahren, was er aus dem, was auf ihn zukommt, störungslos wohin abfließen lassen kann.

Ein altes Programm kann bremsen

Selbst beim erlaubten Innerortstempo würde dies eine Verarbeitungs- und Reaktionsgeschwindigkeit voraussetzen, derentwegen man den Computer, den Verkehrsrechner erfand. Welche Masse an Daten und Informationen innerhalb des Bruchteils einer Sekunde verarbeitet, in Steuersignale umgesetzt und von einer Vielzahl von Ampelanlagen so angenommen und ausgeführt werden müssen, daß es innerhalb eines durch Lichtsignalanlagen geregelten Flächenverkehrs nicht zu ärgererregenden Verdichtungen, Staus und Aufenthalten kommt, das macht ein Blick auf unsere Abbildung „Verkehrssignalanlagen der Stadt Berlin" klar. Klar wird dem, der genau hinschaut, auch: Einwandfrei funktionieren kann das eigentlich nur dann, wenn alle den Verkehr bestimmenden und beeinflussenden Daten und Größen unmittelbar erfaßt und dito verarbeitet werden. Das wiederum kann nur ein Computer, der selbst in einer erheblich kleineren Stadt eine Leistungsgröße haben müßte, die diese Kommunen von den Kosten her kaum verkraften können. Denn wie im Straßenbau auch: Es haut nur dann hin, wenn die Anlage nach den Spitzenbelastungen ausgelegt wird. Kann sich eine Gemeinde den Computer oder Verkehrsrechner leisten, dann scheitert die so vorgezogene, problemlösende Zukunft oft an der notwendigen Infrastruktur, an den Einrichtungen zur Datenerfassung (an Ort und Stelle) und den Transporteinrichtungen in Form kostspieliger Verkabelungen. Die Folge: Die allermeisten Ampelanlagen arbeiten nach festen Programmen, die aufgrund von Verkehrszählungen zu verschiedenen Zeiten erarbeitet wurden. Dies ist auch die Antwort auf die oft zornige Frage von Autofahrern vor Halt gebietenden Ampeln: Kaum Querverkehr: Warum also schaltet das Scheißding nicht um: Hier stehen wir Schlange. Ja, das Ding ist stur: Es schnurrt brav das ihm aufgetragene Programm ab und fängt wieder von vorne an. Egal, ob die augenblickliche Situation mit der im Zeitpunkt der Verkehrszählung identisch ist oder nicht. Natürlich besteht in den meisten Großstädten die Möglichkeit, von einer Zentrale aus programmändernd einzugreifen. Diese Art der verkehrsabhängigen Anpassung aber ist in den meisten Fällen auf wenige Anlagen in den Stadtzentren und an den Ein- oder Ausfallstraßen beschränkt. Das Kabelnetz und der zentrale Computer lassen nicht mehr zu.

Erst vor diesem Hintergrund, diesem Zustand, dürfte klar werden, welche Bedeutung einer neuen Generation, den „Intelligente(n) Signalsteuergeräte(n) der M-Familie" von Siemens beizumessen sein wird:

Grün immer dort, wo man es braucht

Wichtigster Baustein einer Verkehrssignalanlage ist das die Ampelphasen regelnde Signalsteuergerät. In seiner primitivsten Ausführung ist es lediglich in der Lage, ein feststehendes Programm abzuspulen. Sind an einer Kreuzung aber Detektoren installiert, also elektronische Fühler, die ununterbrochen feststellen, was sich an allen für die Ampelsteuerung wichtigen Punkten tut, dann ist eine verkehrsabhängige Steuerung dann möglich, wenn die von den Detektoren eingehenden Meldungen/Daten so verarbeitet werden, daß der Schaltbefehl grün immer dort gegeben wird, wo der Andrang am größten ist. Das heißt, grün ist dort, wo es das Verkehrsaufkommen nach logischen Gesichtspunkten sinnvoll erscheinen läßt. Oberingenieur Anton Obermaier von der Siemens AG in München: „Soll der Verkehr in einem Straßenzug oder einem Straßennetz koordiniert gesteuert werden, so braucht man ein weit ausgedehntes System, bei dem die Steuergeräte von einer Zen-



Direkt an der Kreuzung: Programmänderung im Phasenablauf.

trale oder einem hierarchisch aufgebauten Zentralensystem ferngesteuert und überwacht werden. Schon seit einer Reihe von Jahren werden als Zentralen Verkehrsrechner eingesetzt. Dieser Schritt hat die gebietsweise verkehrsabhängige Steuerung ermöglicht. Er hat auch dafür gesorgt, daß die Computertechnik fester Bestandteil dieses Fachgebiets geworden ist." Der Vorteil der zentralen Speicherung und Auswertung aktueller Verkehrsdaten und deren Umsetzung in Steuersignale liegt auf der Hand: Dort, wo die Übersicht über das Verkehrsgeschehen eines bestimmten Bereiches gegeben ist, kann unmittelbar in das Signalprogramm jeder einzelnen Anlage eingegriffen werden. Dies setzt allerdings voraus, daß „sehr hohe Ansprüche an die Übertragungssicherheit" befriedigt werden können. Und das wiederum erfordert einen für uns so oft maulenden Laien kaum vorstellbaren Aufwand an Verdrahtung, an Kabel. Anton Obermaier: „Um einen Begriff über die elektrischen Größenordnungen zu geben, sei angemerkt, daß je nach Kreuzungsgröße bis zu 30 Verkehrsflüsse zu signalisieren sind. Dies entspricht etwa 80 getrennt zu schaltenden Stromkreisen und einem Anschlußwert von etwa vier Kilowatt."

Vergessen Sie nicht: Pro Kreuzung ist dieser Aufwand notwendig! Wenn Sie jetzt einmal die signalgesteuerte Verkehrsregelung innerhalb einer Fläche, eines Stadtteils betrachten und die Zahl der dafür erforderlichen Signalanlagen mit den oben genannten Daten multiplizieren, dann haben Sie eine Vorstellung von jenem technischen und finanziellen Aufwand, der notwendig ist, um in nur einem Bereich den Autofahrer, uns, durch möglichst viel Grünphasen bei guter Laune zu halten. Daß Zentralen also natürliche Grenzen gesetzt sind, das dürfte verständlich sein.

Ein Steuergerät, das sich selbst kontrolliert

Schon bisher war es möglich, auch mit relaisgesteuerten Signalanlagen flexibel zu reagieren. Man konnte und kann von einer Zentrale aus das Signal X zur Sekunde Y auf die Phase Z schalten. Man konnte/kann also den Phasenablauf verändern. Nur: Der Schaltbefehl allein reicht(e) nicht aus. Der gesamte Schaltvorgang, also der Eingriff in ein ablaufendes Programm mit all den daraus resultierenden Veränderungen, muß in jeder Einzelheit von der Zentrale aus gesteuert und überwacht werden. Noch einmal: Bei jeder einzelnen zum zentral versorgten System gehörenden Signalanlage! Ansonsten wäre nicht gewährleistet, daß das Steuergerät ausführt, was man von ihm verlangt. Eine Lösung und damit Entlastung der Zentrale und des Kabelnetzes konnte nur ein neues autarkeres Signalsteuergerät bringen. Vorteil: Mit den frei werdenden Kapazitäten kann so ohne weitere teure Investitionen die signalgesteuerte Fläche erweitert und damit der Verkehrsfluß großräumiger verbessert werden. Voraussetzung: Das Steuergerät muß in der Lage sein, auf Befehl hin alle notwendigen (Um-)Schaltungen zu übernehmen, auszuführen und zu kontrollieren.

Mit den neuen Siemens-Signalsteuergeräten mit Mikrocomputern ist es möglich, den Hardware-Teil zu dezentralisieren, also bei den Signalsteuergeräten unterzubringen. Hardware, das ist jener technisch-physikalische Teil im System, der neben einem Datenspeicher, Datenerfassungs- und Verarbeitungsmöglichkeiten auch ein Rechenwerk und Einrichtungen zur Überwachung und Korrektur der Befehlssteuerung enthält. Kurzum, mit dieser neuen Generation der „M-Familie" können sich die Zentralcomputer auf die Analyse eines großflächigen Verkehrsgeschehens konzentrieren und die zu seiner Flüssighaltung erforderliche Software (also das nach übergeordneten Gesichtspunkten zu erarbeitende Programm) herstellen. Die dazu erforderlichen Daten erhält der Zentralcomputer über die Steuergeräteanlage bei den Signaleinrichtungen von den dort jeweils zugehörigen Detektoren.

Ein „Taschenrechner" gegen das Chaos

Das Tohuwabohu nervtötender Provenienz, verursacht durch wild gewordene, verrückt spielende oder ausgefallene Lichtsignalanlagen, wer hat das und die darauf sofort ansprechenden Chaoten unter den Autofahrern nicht schon erlebt, über sich ergehen lassen müssen? Dankeschön – Bedarf gedeckt. Die Ursache? Oft nur ein Fehlerchen im Zentralcomputer. Motto: Kleine Ursache mit großer Wirkung. Jedoch – diese Zeit kann der Vergangenheit angehören. Eine Zeit, in der eine in der Zentrale durchgehende Sicherung dazu führt, daß mancher Autofahrer durchdreht. Denn: Die Steuergeräte aus der „M-Familie" arbeiten auch ohne Befehle aus der Zentrale brav weiter. Und das nach den verkehrsspezifischen Gegebenheiten am Ort; eben „nur" ohne den Einfluß aus der alles überblickenden Zentrale. Die derzeit für solche Fälle vorgesehenen Notprogramme orientieren sich an Durchschnittswerten des Verkehrsgeschehens, passen sich also den jeweiligen Gegebenheiten und Forderungen nicht an.

Die neuen Signalsteuergeräte mit schnell programmierbarer Steuereinheit, über das sogenannte „Terminal M", lassen sich sogar mit einigen Tricks bei „Alleingängen" mit jenen Signalanlagen synchronisieren, die zur Sicherstellung des Verkehrsflusses beitragen. Mit dem einem Taschenrechner ähnlichen „Terminal M" können die im Steuergerät gespeicherten Programm-Daten leicht und schnell verändert werden, eine flexible Anpassung an aktuelle Forderungen des Verkehrs sind also unmittelbar möglich. Die Grundprogrammierung erfolgt in der Zentrale über Lochstreifen. Ein Blattschreiber, in der Regel ein Fernschreiber, liefert ausgedruckt das eingegebene Programmdaten-Paket. Diese Dokumentation gibt dem Programmierenden sofort die Möglichkeit des Vergleichs und der eventuellen Korrektur. Auch an Ort und Stelle.

Vertrauen in die Technik? Auch hier wird von der Kontrolle mehr gehalten. Die „M-Geräte" besitzen neben der elektronischen Signalsicherung, die verkehrsgefährdende Signalisierungszustände erkennt, die Fähigkeit, die Mindest-Grünzeit und die Zwischenzeiten (Ende bis Anfang der Freigabezeit zwischen feindlichen Signalgruppen) auf Unterschreitung zu kontrollieren. Fehlerhafte Steuerbefehle werden erkannt und automatisch korrigiert, so daß sie ohne Auswirkungen bleiben. Selbstverständlich wird diese Funktion auch dann ausgeübt, wenn durch einen Befehl aus der Zentrale andere Ablaufprioritäten, als im gerade ablaufenden Programm vorgesehen, festgelegt werden und zur Unterbrechung führen.

Der Mikroprozessor (oder -computer) benötigt eine Befehlsausführungszeit von einbis zweitausendstel Sekunde! Wie lange wird es wohl dauern, bis diese übermenschlich schnellen und emotionsfrei reagierenden Dinger unser Leben auf der Straße erleichtern werden?

Wolfgang Schachermeier


Wie viele Ampeln synchron geschaltet sein müssen, um uns Autofahrern eine „Grüne Welle" anzubieten – ein Blick auf die Anzeigetafel in der Berliner Verkehrszentrale läßt es ahnen.

Jetzt ist auch die GDP im DGB

Verkehrs-kontrolle vom Kollegen



Einer von 756 Berliner Kontaktbereichsbeamten (KoBB) bei der Verkehrserziehung (Foto: ipd)

Es war auch bisher schon so, doch künftig könnten sich solche Situationen häufen: Der Mann mit dem rot-weißen Anhaltestab, ganz die Strenge des Gesetzes, konnte kein Pardon kennen. Obwohl der Verkehrssünder, den er gerade erwischt hatte, im gleichen Automobilclub war wie er selbst, verwarnt werden mußte. In der Tat sind viele Polizeibeamte in einem der großen Automobilclubs organisiert, aber weitaus mehr der uniformierten und nichtuniformierten Ordnungshüter gehören einer Gewerkschaft an. ACE-Mitglied konnte bisher nur werden, wer als Polizist in der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), Fachgruppe Polizei, organisiert war. Seit dem 8. März ist der ACE auch für die Kollegen von der Gewerkschaft der Polizei (GdP) offen, die an diesem Tag dem Deutschen Gewerkschaftsbund als 17. Einzelgewerkschaft beigetreten ist.

Für die GdP-Kollegen hat der ACE sofort eine Werbeaktion gestartet, denn es war zu erwarten, daß aus diesen Reihen viele Polizeibeamte die deutlichen finanziellen und materiellen Vorteile, die nur der gewerkschaftliche Auto Club Europa seinen Mitgliedern bietet, prüfen würden. So hatte es bisher schon auf manchem Polizeirevier und bei etlichen Streifenfahrten kollegiale Diskussionen gegeben zwischen dem ÖTV-Polizisten und seinem von der ACE-Vorteilsregelung ausgeschlossenen GdP-Kollegen.

In vielen Revieren hängt deshalb das hier abgebildete Plakat. Auch die Gewerkschaft der Polizei mit ihren regionalen Gliederungen wurde direkt mit Informationsmaterial über den zweitgrößten deutschen Automobilclub versorgt.

Nüchterne Rechnung aufmachen

Sicherlich wird die Integration der GdP in den DGB nicht von heute auf morgen narbenlos und spurenfrei vollzogen sein. Doch abseits aller denkbaren und immer noch nicht ausdiskutierten Verästelungen über das Hin und Her oder das Für und Wider bleibt für den Polizeibeamten vor Ort eine realitätsbezogene, nüchterne Entscheidung:

- Wenn er sich entschließt, Mitglied einer DGB-Gewerkschaft zu sein, dann sollte er auch logischerweise den nächsten konsequenten Schritt tun und den Aufnahmeschein für den ACE ausfüllen. Denn der jahrelang in

der Praxis erprobte Rundumschutz für Autofahrer paßt auch und gerade für den Polizisten und seine Familie.

- Der ACE bietet dem Polizeibeamten, egal, ob er noch in der Ausbildung bei der Bereitschaftspolizei steckt, zu Fuß auf Streife geht, im Motorboot den Rhein überwacht oder in irgendeiner Zentrale den Funkeinsatz leitet, einen maßgeschneiderten Schutz vom Rechtsanwalt bis zur Clubzeitschrift.
- Gerade unter den jüngeren Polizeibeamten hat es sich sehr schnell herumgesprochen, daß man jetzt auch ACE-Mitglied werden kann. Vielleicht deshalb, weil die in der Ausbildung stehenden Polizeischüler noch ein bißchen mehr mit dem Pfennig rechnen müssen als ihre Kollegen in den Revieren.

Freilich gilt ganz allgemein, was der 47 Jahre alte Streifenführer Gerhard M. aus Frankfurt zu einem Lenkrad-Reporter sagte:

„Jetzt komm ich zu Euch, denn jetzt kann ich's, Ihr tut ja wirklich viel für die Verkehrssicherheit, Ihr seid einfach mein Autoclub. Der ACE hat in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, daß er die ganze Problematik des modernen Verkehrs von einem vernünftigen Standpunkt aus betrachtet. Ich werde auch meine Kollegen zu überzeugen versuchen."



Mit diesem Plakat wirbt der ACE bei der Polizei.

Der ACE hat einen heißen Draht für jeden Polizisten

Übrigens hat der ACE in seiner Stuttgarter Hauptverwaltung für alle Polizeibeamten, die sich genauer informieren wollen, eine Auskunftsstelle eingerichtet: Wer die Nummer 07 11-5 06 72 02 wählt, erhält dort von Frau Kretschmar Auskunft. Sie kennt die Probleme der ACE-Mitglieder aus langjähriger Erfahrung in der Geschäftsstelle Mannheim, und sie betreute auch die Region Mitte. Für den Autofahrer, der mit der Polizei immer nur dann zu tun hat, wenn sein Blutdruck aus gegebenem Anlaß hochschnellt, ist das Thema Polizei vielleicht ein Reizwort. Aber nur weil er vergißt, daß die Polizei wirklich „Freund und Helfer" ist – wenn auch meist im Hintergrund und in der Stille.

Schon im Kindergarten

Viel Feingefühl und psychologische Kenntnisse beweisen Polizeibeamte beispielsweise als Verkehrsexperten an der Schule oder im Verkehrskindergarten. Viel zu wenig bekannt ist die von den Männern in Uniform geleistete Grundlagenarbeit, die – so hat es sich in diesen Wochen im angeblich so polizeifreundlich regierten Musterländle Baden-Württemberg gezeigt – von heute auf morgen aus finanziellen Erwägungen herausgestrichen werden kann. So hat beispielsweise der vehemente Protest von Eltern, Verkehrswacht und ACE in Ulm, wo die zur Verkehrserziehung abgestellten Beamten kurzerhand abgezogen wurden, diesen kurzsichtigen Streich verhindert.



Bootsführer bei der Wasserschutzpolizei Hamburg ist Hauptmeister Ernst Heinemann (Foto: Contipress-Kallbach)

Dies mag ein kleines Beispiel dafür sein, wie wichtig es sein kann, die offenkundigen Zusammenhänge zwischen den legitimen Interessen der Autofahrer, wie sie vom ACE vertreten werden, und den objektiv notwendigen Aufgaben der Polizei im richtigen Licht zu sehen.

Vielfach wird schon heute bei ACE-Veranstaltungen praktiziert, – wie auch bei anderen Verkehrssicherheitsabenden –, daß der Mann der Praxis direkt zum Verkehrsteilnehmer spricht: Der gesellschaftliche Umgang mit der Uniform ist heute kein Problem mehr. Der ACE hat in der Vergangenheit bei seinen örtlichen und überörtlichen Aktionen fast immer die fachliche Unterstützung der Polizei erhalten.



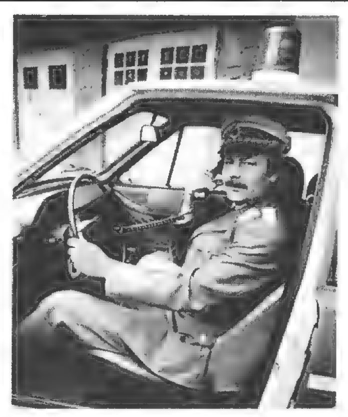
Polizeihauptmeister Lutz Schönfeld ist Einsatzleiter bei der Landespolizei Düsseldorf, seit 16 Jahren GdP-Mitglied. (Foto: Bohnen)

Der Beitritt der GdP wurde im Bundesausschuß des DGB als „historische Stunde der deutschen Arbeitnehmerbewegung" gewürdigt. Darin sei eine deutliche Bestätigung der gewerkschaftlichen Auffassung zu sehen, daß nur geschlossen und einheitlich agierende Gewerkschaften die Stärke gewährleisten, die zur Durchsetzung der Arbeitnehmerinteressen notwendig sind.

Polizeihauptmeister Dieter Fetter im Dienst der berittenen Schutzpolizei in Stuttgart II, seit 1856 Mitglied der GdP (Foto: Feddersen)



Im Polizeipräsidium Mainz arbeitet Zoran Werner, seit 15 Jahren in der GdP. (Foto: Benz)



Polizeiobermeister und GdP-Mitglied Wilfried Schroth aus Kiel in seinem Einsatzfahrzeug (Foto: Köhler-Kaeß)



Die größte Polizei-Uniform-Sammlung besitzt Polizeihauptmeister Kurt Eckert aus Bremen. 1963 trat er in die GdP ein. (Foto: autopress)



Polizeiobermeister und GdP-Mitglied Heßedenz steht im Dienst der Landespolizei Saarbrücken (Foto: Hofra-Gross)

Vor allem sei der Beitritt ein weiterer Beitrag zur großen Aussöhnung der Arbeitnehmerbewegung mit der bewaffneten Macht in diesem Staat. Ihrerseits habe die GdP ihrem Beschluß zur Aufnahme in den DGB den Charakter eines Bekenntnisses gegeben.

DGB-Vorsitzender Heinz O. Vetter betonte auf der anläßlich der Bundesausschußsitzung abgehaltenen Pressekonferenz, daß der Aufnahmebeschluß in erster Linie der ÖTV zu danken sei. Sie habe auf ihr Einspruchsrecht verzichtet und lediglich aus satzungstechnischen Gründen Stimmenthaltung geübt. Andererseits werde die grundsätzliche Zustimmung dieser Gewerkschaft auch aus ihrer Willenserklärung ersichtlich, ihren Mitgliedern aus dem Bereich der Polizei den Übertritt in die neue DGB-Gewerkschaft GdP zu empfehlen.

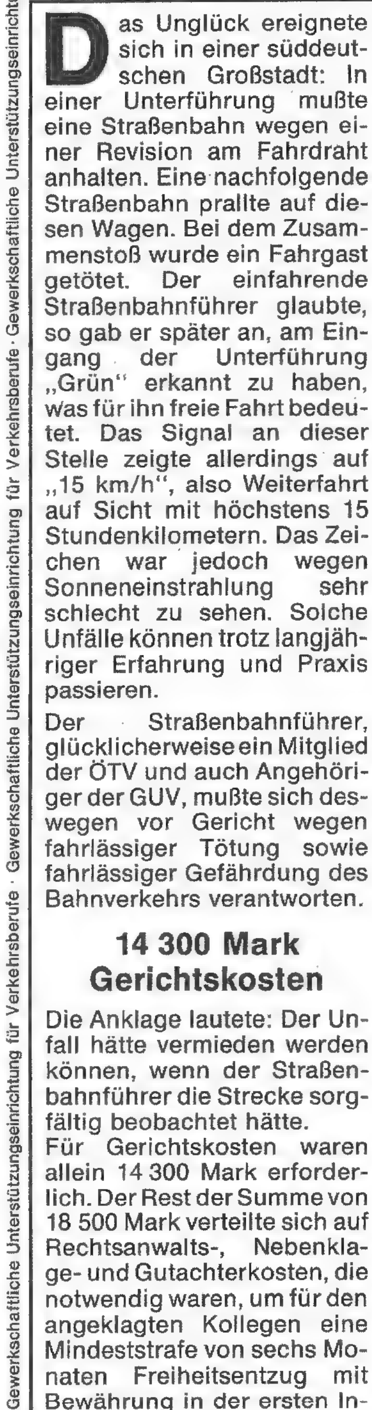
Der DGB-Vorsitzende bezeichnete die Aufnahme der GdP in den DGB als einen „Vorgang von historischer Qualität". Vetter: „In einer Zeit, in der wir alle bemüht sind, das Gefüge unserer Bundesrepublik zu bewahren und zu festigen, ist ein echtes Verhältnis – sogar des einzelnen – zur Gewerkschaftsbewegung für die ausführende Gewalt im Staate von großer Bedeutung."

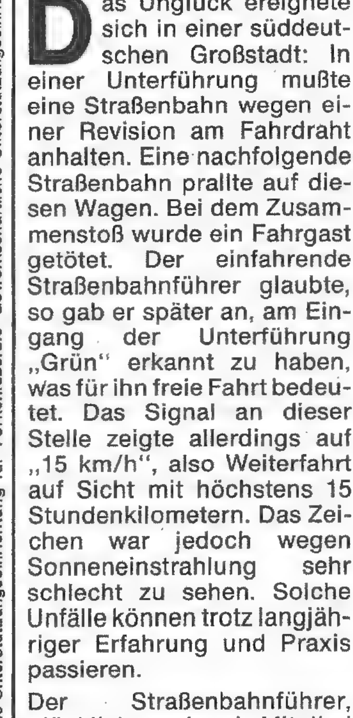
In den nunmehr 17 Gewerkschaften im Deutschen Gewerkschaftsbund sind über 7,6 Millionen Arbeiter, Angestellte und Beamte organisiert.

Die führende Position des DGB als Spitzenorganisation der deutschen Beamten mit rund 840 000 Mitgliedern (zum Vergleich: Deutscher Beamtenbund 794 170 Mitglieder – Stand 30. September 1977) wurde weiter ausgebaut.

Beilagenhinweis

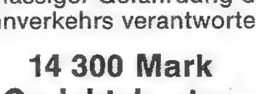
Diese Ausgabe enthält in Teilauflagen Prospekte der Zeitschrift „Camp" des Ehapa-Verlags Stuttgart und der Firma Purolator Filter GmbH, Öhringen.





Das Unglück ereignete sich in einer süddeutschen Großstadt: In einer Unterführung mußte eine Straßenbahn wegen einer Revision am Fahrdraht anhalten. Eine nachfolgende Straßenbahn prallte auf diesen Wagen. Bei dem Zusammenstoß wurde ein Fahrgast getötet. Der einfahrende Straßenbahnführer glaubte, so gab er später an, am Eingang der Unterführung „Grün" erkannt zu haben, was für ihn freie Fahrt bedeutet. Das Signal an dieser Stelle zeigte allerdings auf „15 km/h", also Weiterfahrt auf Sicht mit höchstens 15 Stundenkilometern. Das Zeichen war jedoch wegen Sonneneinstrahlung sehr schlecht zu sehen. Solche Unfälle können trotz langjähriger Erfahrung und Praxis passieren.

Der Straßenbahnführer, glücklicherweise ein Mitglied der ÖTV und auch Angehöriger der GUV, mußte sich deswegen vor Gericht wegen fahrlässiger Tötung sowie fahrlässiger Gefährdung des Bahnverkehrs verantworten.



14 300 Mark Gerichtskosten

Die Anklage lautete: Der Unfall hätte vermieden werden können, wenn der Straßenbahnführer die Strecke sorgfältig beobachtet hätte.
Für Gerichtskosten waren allein 14 300 Mark erforderlich. Der Rest der Summe von 18 500 Mark verteilte sich auf Rechtsanwalts-, Nebenklage- und Gutachterkosten, die notwendig waren, um für den angeklagten Kollegen eine Mindeststrafe von sechs Monaten Freiheitsentzug mit Bewährung in der ersten Instanz zu erreichen.
In dem Prozeß wurden mehrere Gutachter gehört. Über die Vorträge schüttelten die im Zuhörerraum sitzenden Berufskollegen des Angeklagten nur den Kopf. Gleichwohl lehnte das Gericht die vom Verteidiger des Straßenbahnführers B. gestellten Anträge ab, weil die zu beweisenden Tatsachen zum einen als wahr, zum anderen als unerheblich für die Entscheidung bezeichnet wurden.
Ein Signalsachverständiger, der von der GUV im Auftrag des Straßenbahnführers gesucht wurde, konnte nicht

GUV

– ein guter Rückhalt: Wirtschaftliche Sicherheit bei beruflichem Risiko

Über 18 500 Mark brachte die Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe im DGB (GUV) auf, um für einen Straßenbahnführer in einem Gerichtsprozeß die Mindeststrafe zu erreichen. Mehr war auch durch einen beauftragten Rechtsanwalt nicht drin. Sicher, ein solcher Kostenaufwand ist selten – aber die Höhe stimmt nachdenklich. Schneller, als so manch ein Fahrzeuglenker glaubt, kommt er in eine prekäre Situation. Die GUV ist dann ein guter Rückhalt, der wirtschaftliche Sicherheit bietet, denn berufliches Risiko läßt sich nicht einkalkulieren.

gefunden werden. Andere Sachverständige stellten sich nicht zur Verfügung, weil sie in leitenden Positionen bei anderen Verkehrsunternehmen tätig waren. Eine Berufung hatte daher keine Aussicht auf Erfolg. Das Urteil wurde rechtskräftig.
Wenngleich kein voller Erfolg erzielt worden war, so wurde doch durch den von der GUV eingesetzten Rechtsanwalt eine Strafminderung erzielt.

● Den Schutz der GUV als Rückhalt zu haben, bedeutet wirtschaftliche Sicherheit, denn wer könnte, auf sich allein gestellt, einen solchen Prozeß mit Kosten in der geschilderten Höhe durchstehen?

● Um welche Dimension es geht, wenn man bei einer beruflichen Fahrt das Pech hat, in einen Schadenfall verwikkelt zu werden, ist im voraus nicht absehbar. Für berufliches Fahren und für die Arbeitswege schützt die Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe im DGB (GUV).

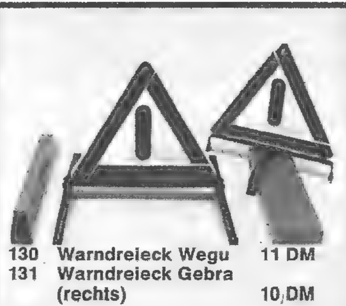
Bedingungen für die Mitgliedschaft

Teilnehmer der GUV kann werden, wer Mitglied in einer DGB-Gewerkschaft ist und als Beamter, Angestellter oder Arbeiter in Verkehrsberufen des öffentlichen Dienstes und der Privatwirtschaft tätig ist. Zum Beispiel Berufskraftfahrer, Straßen- und Eisenbahner, Piloten, Bagger- und Kranführer, Straßenmeister, Fuhrparkleiter, Bauaufseher, Weichensteller und andere, die bei ihrer Tätigkeit – auch ohne ein Arbeitgeberfahrzeug zu fahren – auf den Straßen, bei Bahnen oder in der Binnenschiffahrt ein hohes Berufsrisiko tragen.
Die Teilnahme an der GUV, die 1950 als Gemeinschaftseinrichtung der Gewerkschaften gegründet wurde, kostet im Jahr nur 16 Mark. Weitere Informationen und Teilnahmeerklärungen:
GUV-Hauptverwaltung; Calwer Str. 17, 7000 Stuttgart 1.
Die 16 Mark Jahresbeitrag für die GUV lohnen sich für jedes ACE-Mitglied, das beruflich ein Fahrzeug lenkt oder bedient.

jms

Wenn's nicht mehr weiter geht. . .

Bestellschein Seite 68



130 Warndreieck Wegu 11 DM
131 Warndreieck Gebra (rechts) 10 DM



112 Warnblinkleuchte Gabel 22 DM



111 Warnblinkleuchte Daimon mit Koffer 31,50 DM



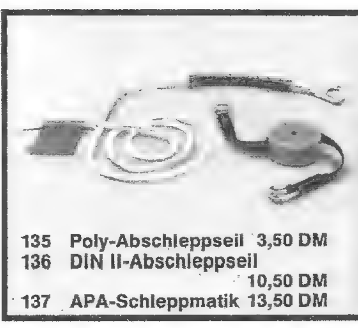
132 Verbandkasten 23 DM
133 Verbandkissen 25 DM



139 APA-Ersatzwindschutzscheibe 10 DM



134 Abschleppstange Nummer sicher 59 DM



135 Poly-Abschleppseil 3,50 DM
136 DIN II-Abschleppseil 10,50 DM
137 APA-Schleppmatik 13,50 DM



142 Universalwerkzeug-Set 25 DM

. . . hilft der



Urlaub mit

Viermal Österreich

Österreich wird vom ACE für den Sommerurlaub auch 1978 wieder besonders empfohlen. Hier stellt Ihnen Ihr Autoclub vier verschiedene, beliebte Urlaubsorte in unserem südlichen Nachbarland vor.

Imsterberg bietet als Erholungsdorf dem Gast „Ruhe, Erholung und Entspannung", so steht's im Prospekt. Der Ort, am Fuße des Venetberges im Tiroler Oberland, gilt als ideales Urlaubs- und Ausflugsziel im Sommer und Winter.

Das Vertragshaus des ACE ist der Gasthof „Venetrast". Er brilliert mit seiner bekannt guten und vor allem reichhaltigen Verpflegung. Er gilt auch als Ausgangspunkt vieler Wanderungen, denn wer hier wandern will, hat dazu reichlich Gelegenheit. Sportler erwandern sich die Venetwandernadel. Eine Woche Vollpension in der Hauptsaison kosten pro Person 185 Mark. 21 Mark mehr muß man für ein Zimmer mit Dusche und WC berappen und ein Einzelzimmer kostet 16 Mark Aufpreis. Kinder bis



Ausgangspunkt vieler Wanderungen: Gasthaus „Venetrast"

zehn Jahre zahlen bei Unterbringung im Elternzimmer nur 50 Prozent.

Ein hervorragendes Klima

für Herz-, Nerven- und Lungenleidende garantiert Grünau im östlichen Salzkammergut. Das Almtal, in dem der Ort liegt, zählt zu den schönsten Gebirgstälern Oberösterreichs. Unbegrenzte Ausflugsmöglichkeiten zum Almsee mit dem Tierpark und zu den Ödseen, die am Nordhang des „Toten Gebirges" liegen, stehen



Im Salzburger Land liegt das pittoreske St. Martin

… dem ACE

ebenso wie Hochgebirgstouren ins Massiv offen.
Im naturgeschützten Tal liegt auch die neuerbaute Park-Pension „Kristall". Das Haus preist sich selbst als ideale Ruhe und Erholungsstätte an, das aber auch „abenteuerliche Romantik an Sommerabenden" bietet. Die Gäste sind in modernen Zimmern mit Dusche und WC, Balkon, Telefon, Radio und TV-Anschluß untergebracht. Eine Woche Übernachtung/Frühstück kostet 216 Mark pro Person. Kinder bis sechs Jahre zahlen 116 Mark und von sechs bis 14 Jahren 207 Mark. Die Benutzung von Hallenbad, Sauna, Solarium und Fitneßraum ist im Preis inbegriffen.

1000 Meter hoch

vom Verkehr abgelegen und im Salzburger Land liegt St. Martin, benannt nach dem berühmten Mantelteiler. In dieser fast unberührten Landschaft ist die gast-



ACE-Vertragshaus in Grünau: die neuerbaute Park-Pension „Kristall"

freundliche Bevölkerung noch ständig um das Wohl der Gäste bemüht. Fast unberührt, aber doch nicht fern jeder Zivilisation; denn der Ferienort kann mit Hallenbad und Sauna, moderner Kegelbahn, Weinstuben und Tanzdielen aufwarten. Und in einer Leihbücherei können sie sich mit Bettlektüre eindecken. Das neue Vertragshaus des ACE, Haus „Maria", verfügt selbst über ein kleines Hallenbad und eine Sauna; die Benutzung ist im Preis enthalten. Hier zahlen Erholungsuchende für eine Woche Übernachtung/Frühstück 99 Mark. Ermäßigt sind natürlich die Preise für Kinder, wenn sie bei den Eltern schlafen.
Im Gasthof „Post" und in der Pension „Burgfried" kostet eine Woche Vollpension 155 Mark pro Person. Für ein Einzelzimmer zahlt man 12 Mark pro Woche mehr; sieben Mark beträgt der Hauptsaisonzuschlag.

Badefreuden im Gebirge

Zu den wärmsten Badeseen Kärntens zählt der Millstätter See, und Millstatt, bekannt als Luftkurort und Alpenseebad, zu den beliebtesten Urlaubsorten Österreichs. Im See kann dank des ausgegli-



Millstatt und der gleichnamige See, ein beliebter Kurort Österreichs

chenen Klimas schon ab Mai und bis Oktober gebadet werden. Hobby-Programme, wie beispielsweise Mineraliensammeln oder ein folkloristischer Malkurs sorgen neben Tagesausflügen in die Dolomiten, nach Venedig oder Jugoslawien für viel Abwechslung. Für ein Zimmer mit Dusche oder Bad zahlt der Gast in der Hauptsaison 171 Mark. Bei Unterbringung im Elternzimmer gibt es für Kinder von vier bis elf Jahren 30 Prozent Ermäßigung.

Bestellschein auf Seite 68

Feuerlöscher

- ☐ 101 Feuerlöscher Permanent, 2 kg, DIN 14406, 2 Jahre Garantie mit Prüfventil und Halter 35,—
- ☐ 102 Feuerlöscher Gloria, 2 kg mit Prüfventil und Halter 34,—

Warnblinkleuchten

- ☐ 111 Warnblinkleuchte Daimon mit Koffer 418, Blinklicht und Arbeitsleuchte 31,50
- ☐ 112 Warnblinkleuchte Gabel, sehr helles Licht, Blinklicht und Dauerlicht 22,—
- ☐ 113 Batterien Daimon 253, passend für alle Blinkleuchten (Satz 5 Stück) 7,—
- ☐ 114 Batterien Daimon 257 für Arbeitsleuchte (Satz 2 Stück) 1,10

Sicherheitsgurte

- ☐ 122 Römer-Wingard Automatic-Dreipunkt-Sicherheitsgurte, 1 Paar 95,—
- ☐ 123 Römer-Wingard Kindergurt VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Gurt, Kinder 4 – 12 Jahre, Combigurt für Erwachsene verwendbar 47,50
- ☐ 124 Römer-Wingard Kindersitz „Peggy", Kinder 1 – 4 Jahre, Zubehör auf Anfrage 83,—
- ☐ 125 Römer-Wingard Automatic-Dreipunkt-Rücksitzgurt R 70 49,—
- ☐ 126 Klippan Family Dreipunkt-Automatic-Rücksitzgurt, für Kinder ab 6 Jahre und Erwachsene verwendbar 65,—

Sonstiges

- ☐ 130 Warndreieck WEGU mit amtl. Prüfnummer K 13702 11,—
- ☐ 131 Warndreieck GEBRA mit amtl. Prüfnummer K 23601 10,—
- ☐ 132 DEWECO Verbandkasten DIN 13164 23,—
- ☐ 133 DEWECO Verbandkissen DIN 13164, schwarz, braun, rot, blau 25,—
- ☐ 134 Abschleppstange „Nr. Sicher" bis 2500 kg, für Fahrzeuge mit Abschleppöse und Anhängevorrichtung, TÜV, Adapter für Stoßstange auf Anfrage 59,—
- ☐ 135 Poly-Abschleppseil bis 2000 kg 3,50
- ☐ 136 Abschleppseil nach DIN II 76033 bis 2500 kg 10,50
- ☐ 137 APA „Schleppmatic" Automatic-Abschleppband 13,50
- ☐ 138 APA Magnethalter hält Gepäckstücke im Kofferraum 9,50
- ☐ 139 APA Ersatzwindschutzscheibe für jeden Wagentyp passend 10,—
- ☐ 140 Kamei Sicherheitskopfstütze, SK 2000, schwarz oder beige 33,—
- ☐ 141 Kamei Lenkradhülle schwarz oder beige 5,—
- ☐ 142 Universalwerkzeugset, 15tlg., Edelstahl, in BRD hergestellt 25,—

Bestellschein

An
ACE-Wirtschaftsdienst GmbH
Schmidener Straße 233
Postfach 500 106
7000 Stuttgart 50

auto club ACE europa

☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
ACE-Mitgliedsnummer eintragen

Name ____________________

Vorname ____________________

Straße/Nr. ____________________

Postleitzahl/Wohnort ____________________

Unterschrift für Bestellung ____________________

Einzugsermächtigung für Lastschrifteinzug des Rechnungsbetrages:

Geschäftsstelle/ggf. Zweigstelle ____________________

Postleitzahl/Ort ____________________

Konto-Nr. ____________________ Bankleitzahl ____________________

Ort und Datum ____________________

Unterschrift für Lastschrift-Einzug ____________________

- ☐ 144 Hagus-Panorama- und Breitsicht-Innenspiegel 9,—
- ☐ 145 Hagus Außenspiegel „Luchsauge" zum nachträglichen Anbau links oder rechts 27,50
- ☐ 146 „Sirius" Isolations- und Rettungs-Decke 6,—
- ☐ 147 Pannen- und Werkzeugkoffer, orange reflektierend, ohne Inhalt, 52×24×16 cm 18,—
- ☐ 148 Gabel Autostaubsauger 12 V 140 Watt, Saugleistung 360 mm WS 43,—
- ☐ 149 Reifenpilot pumpt platte Reifen ohne Radwechsel auf 13,50
- ☐ 151 Metallplakette ACE zum Anschrauben oder Ankleben 3,50
- ☐ 152 D-Schild –,75
- ☐ 153 ACE-Ehrenplakette zum Anschrauben oder Ankleben 4,50
- ☐ 160 Eiskratzer Winterprofi (m. Griff) 1,40
- ☐ 190 T-Shirt mit Bernhardiner Größen 140–176 und 36–56 10,—
- ☐ 199 1 Paar reflektierende Scotchlite-Sicherheits-Kennzeichen (DIN 74069) 23,50

Bitte ankreuzen: Größen (Breite)

vorne:	☐ 52 cm	☐ 46 cm
hinten, einzeilig:	☐ 52 cm	☐ 46 cm
hinten, zweizeilig:	☐ 34 cm	☐ 28 cm
für Krafträder:	☐ 28 cm	☐ 24 cm

Fahrzeugtyp: ____________________
Poliz. Kennzeichen: ____________________

ACE-Kartenwerk

- ☐ 602 DDR, 1:500 000 Transitstraße, kleiner Grenzverkehr, Kreisgrenzen 5,50
- ☐ 603 ACE-Tourenkarte, 1:200 000, Stuttgart, Schwarzwald, Bodensee 5,50
- ☐ 611 Schweiz-Tirol, 1:400 000 Süddeutschland bis Mailand–Venedig 6,30
- ☐ 612 Benelux, 1:500 000 mit Nord-Frankreich bis Paris 6,30
- ☐ 613 ACE-Tourenkarte, 1:200 000, Oberbayern, Tirol, Dolomiten 6,30
- ☐ 614 Europa-Übersichtskarte, 1:3,5 Mill. 6,30
- ☐ 621 Dänemark, 1:300 000 Sehenswürdigkeiten, Badeküsten, Campingplätze 7,—
- ☐ 622 Deutschland, 1:800 000 Dänische Grenze–Bozen, Lüttich–Stettin 7,—
- ☐ 623 Österreich, 1:400 000 Ulm–Regensburg, Trient–Laibach 7,—
- ☐ 624 Griechenland, 1:800 000 mit Ägäis und türkischer Westküste, Nebenkarte Kreta 7,—
- ☐ 625 Spanien-Portugal, 1:800 000 mit Balearen und Tanger 7,—
- ☐ 626 Alpen, 1:800 000 Stuttgart-Ancona, Wien-Marseille und Rhônetal 7,—
- ☐ 627 Italien, 1:800 000 Stuttgart-Sizilien mit Korsika und Sardinien 7,—
- ☐ 628 Frankreich, 1:800 000 bis Köln-Brüssel, mit westlicher Schweiz 7,—
- ☐ 629 Jugoslawien, 1:800 000 Kärnten–Saloniki, Tankstellen und Werkstätten 7,—
- ☐ 630 Skandinavien-Süd, 1:800 000 von Schleswig bis Trondheim 7,—
- ☐ 631 Großbritannien mit Irland, 1:800 000 7,—
- ☐ 643 Europa Camping- und Caravaning-Führer 78/79 11,—
- ☐ 644 Großer Autoatlas International (mit ACE-Schutzeinband) 29,80
- ☐ 645 Der große Shell-Atlas mit Großraumkarten deutscher Innenstädte (mit ACE-Schutzeinband) 33,—
- ☐ 646 Das große Shell-Reisebuch Deutschland (mit ACE-Schutzeinband) 33,—
- ☐ 647 Mairs Freizeit- und Ferien-Atlas (mit ACE-Schutzeinband) 19,90
- ☐ 648 Touring Atlas (mit ACE-Schutzeinband) 12,—
- ☐ 641 ACE-Straßenatlas 7,—
- ☐ 661 Bußgeldkatalog 4,—
- ☐ 662 Formularheft 2,—
- ☐ 663 Auto-Info-International 3,70

STERN-Sprachführer:

☐ 670 Spanisch	☐ Dänisch je 2,80
☐ Italienisch	☐ Norwegisch
☐ Französisch	☐ Schwedisch
☐ Englisch	☐ Tschechisch
☐ Portugiesisch	☐ Rumänisch

Alle Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer. Sicherheitsgurte, Kindersitze, Kennzeichen und die Auto-Atlanten versenden wir porto- und verpackungsfrei, bei den anderen Artikeln wird Porto und Verpackung berechnet.
Zu üblichen Preisen besorgen wir auch alle anderen derzeit gehandelten Karten, Atlanten, Sprach- und Reiseführer.

Vorbeugen besser als hohe Prozeßkosten

An Rechtsschutz denken viele, wenn es zu spät ist. Vorbeugen ist besser als hohe Prozeßkosten – eine Erkenntnis, die sich zahlreiche ACE-Mitglieder zunutze machen. Denn sein Recht zu erhalten kommt oft teurer als mancher glaubt. Aus diesen Gründen gehört der Kraftfahrzeug-Rechtsschutz seit Bestehen des ACE zu den meistbeanspruchten Leistungen.

Rechtsgleichheit soll aber nicht nur in Verkehrsangelegenheiten realisiert werden. Deshalb bietet der ACE in Zusammenarbeit mit der Volksfürsorge Rechtsschutz AG seit September letzten Jahres ergänzend zum Verkehrsrechtsschutz (58 Mark Jahresprämie) einen umfassenden Familien- und Wohnungs-Rechtsschutz an.

Mit einem Jahresbeitrag von 64 Mark können ACE-Mitglieder für alle Rechtsfälle des täglichen Lebens eine qualifizierte rechtliche Vertretung und vollständigen Kostenschutz beanspruchen, der auch für die Familienangehörigen gilt.

Es verwundert nicht, daß diese Leistung bereits von vielen der 450 000 Mitglieder in Anspruch genommen wird.

Der Familien-Rechtsschutz tritt ein,

- wenn ein Familienmitglied Schadenersatzansprüche stellen muß, die nur mit Hilfe von Anwalt und Gericht geltend gemacht werden können (Schadenersatz-Rechtsschutz)
- bei Streitigkeiten, die sich aus Kauf, Reparatur oder sonstigen Verträgen ergeben (Vertrags-Rechtsschutz)
- wenn man es nach Fahrlässigkeit mit der Polizei oder Staatsanwaltschaft zu tun bekommt (Straf-Rechtsschutz)
- in familien- oder erbrechtlichen Fällen, in denen ein fachkundiger Rat benötigt wird (Beratungs-Rechtsschutz)

Der Wohnungs-Rechtsschutz bietet die Wahrnehmung der rechtlichen Interessen

- bei Streit aus den Mietverträgen
- bei Rechtsfragen nach dem Wohnungseigentumsgesetz
- bei Nachbarschaftsstreitigkeiten

Was ein Rechtsschutz wert ist, weiß man erst, wenn ein Schadensfall einmal eingetreten ist. In jedem Schadensfall ist eine Deckung bis zu 50 000 Mark gewährleistet. Dies beinhaltet die Kosten für Anwälte und Gerichte, Zeugen und Sachverständige und selbstverständlich auch die Kosten der Gegenseite, wenn ein Prozeß einmal verlorengehen sollte.

Wie beim Verkehrsrechtsschutz ist auch in der neuen Leistung die freie Wahl des Anwalts zugesichert. Der Versicherungsschutz gilt in ganz Europa und in den außereuropäischen Anliegerstaaten des Mittelmeeres. Allerdings gilt diese Vorteilsregelung nur für die gewerkschaftlich orientierten Autofahrer, also für die ACE-Mitglieder. Sie können jetzt auf ein umfassendes Rechtsschutz-Paket zurückgreifen.

ACE und Volksfürsorge Rechtsschutz AG bieten mit der neuen Leistung das umfassendste und preiswerteste Angebot, das es derzeit auf dem Rechtsschutzsektor gibt. Beide wollen, daß Rechtsgleichheit nicht nur auf dem Papier steht, sondern Tatsache wird.

Ernst Baumann

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa ·

Zehn Tage Tunesien für Autofahrer

„Abenteuerliebhaber folgen zehn Tage lang, vom 9. bis 18. September 1978, den Spuren Karl May's im eigenen Pkw", so steht's im Prospekt.

Der ACE bietet diesen Wüstenurlaub in Zusammenarbeit mit dem befreundeten Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (ARBÖ) an. Im Angebot sind folgende Leistungen enthalten:

- Fähren von Genua bis Tunis und von Tunis nach Neapel, inclusive Kabinen für alle Mitfahrer.
- Vorbestellte Zimmer in Hotels der Luxusklasse oder der 1. Kategorie.
- Halbpension (Frühstück und Abendessen).
- Begleitung durch einen Pannenfahrer des ARBÖ.

Wie teuer ist nun der ganze Spaß?

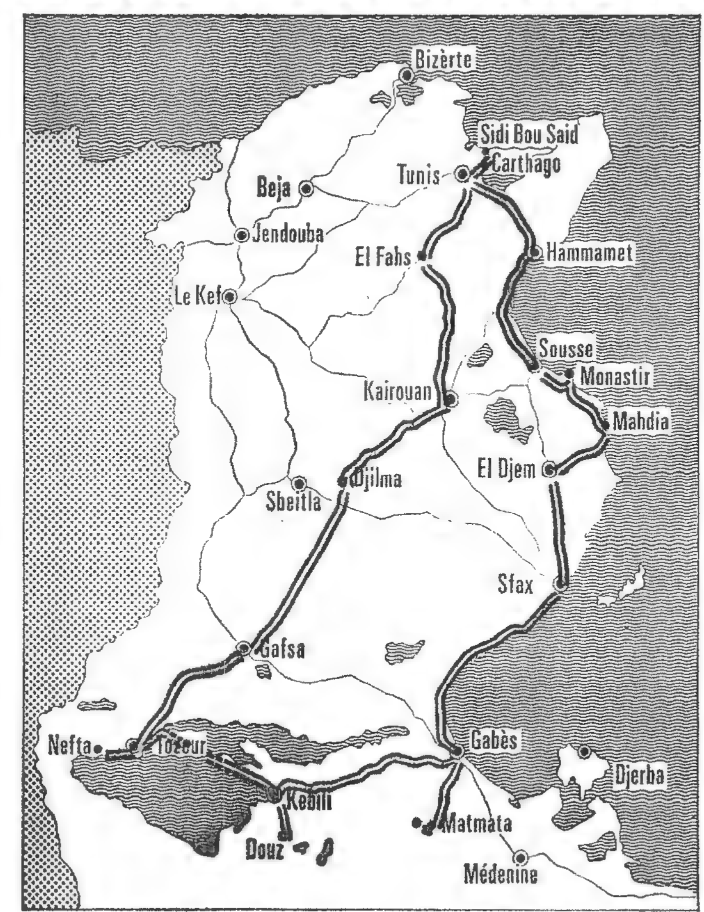
Der Pauschalpreis für die erste und zweite Person (bei Benutzung einer Vierbett-Kabine auf der Überfahrt) beträgt je Person 1105 Mark. Er ermäßigt sich um je 171 Mark für jede weitere Person.

Kinder Zahlen bei Unterbringung im Elternzimmer 674 Mark. Wenn man während der Überfahrt statt in Vierbett-Kabinen in Zweibett-Kabinen übernachten will, kommen noch die Zuschüsse für die 1. Klasse 123 Mark oder für die 2. Klasse 70 Mark pro Person hinzu. Ein Einzelzimmer kostet 171 Mark mehr.



Alltägliches Straßenbild in Tunesien. Einheimische vor den „Wüstenschiffen"

Durch die Wüste



Das Reisetagebuch

1. Tag (Samstag): Einschiffung in Genua. Fahrt mit dem Fährschiff über Cagliari nach Tunis.

2. Tag (Sonntag): Ankunft in Tunis. Stadtrundgang.

3. Tag (Montag): Tagesetappe Tunis – El Fahs – Kairouan (160 km). Stadtrundgang in Kairouan mit Besuch einer Moschee und der Souks mit ihrem vielfältigen handwerklichen und geschäftlichen Treiben.

4. Tag (Dienstag): Tagesetappe Kairouan – Gafsa – Tozeur – Nefta – Tozeur (340 km). Besuch des Wüstenzoos „Tijani".

5. Tag (Mittwoch): Tagesetappe Tozeur–Chott el Djerid – Kebili – Douz (180 km). An diesem Tag ist die Durchquerung des Salzsees „Chott el Djerid" vorgesehen.

6. Tag (Donnerstag): Morgenausritt auf Kamelen zu den Sanddünen am Rande des Östlichen Erg. Tagesetappe Douz – Gabes (160 km). Anschließend Besuch von Matmata mit seinen berühmten Höhlenwohnungen.

7. Tag (Freitag): Tagesetappe Gabes – Sfax – El Jem – Monastir – Sousse – Hammamet (400 km).

8. Tag (Samstag): Tagesetappe Hammamet – Tunis (100 km). Am 6., 7. und 8. Tag gibt es zahlreiche Bademöglichkeiten.

9. Tag (Sonntag): Besuch Carthagos und des maurischen Dorfes Sidi Bou Said, das seine gemütliche Atmosphäre bis in die heutige Zeit erhalten hat. Abends Einschiffung in La Goulette, dem Hafen von Tunis.

10. Tag (Montag): Rückreise mit dem Fährschiff über Palermo nach Neapel.

Der angegebene Grundpreis bezieht sich auf Autos bis zu einer Gesamtlänge von 3,50 Meter. Für längere Wagen gelten die nachgenannten Zuschläge: Von 3,50 bis 4,50 Meter Länge 37 Mark und über 4,50 Meter Länge 74 Mark.

Weitere Informationen und Buchungsmöglichkeiten beim ACE, Hauptverwaltung, Reisedienst, Schmidener Straße 233, 7000 Stuttgart 50, Telefon 07 11/5 06 71.

Ferienbroschüre des Bundesministers für Verkehr

Eine Reihe nützlicher und sachgerechter Tips für den Urlaub mit dem Auto enthält die Ferienbroschüre 1978 des Bundesministers für Verkehr, die noch rechtzeitig vor Ferienbeginn ausgeteilt werden soll. Sie wird voraussichtlich in der zweiten Maihälfte in den ACE-Geschäftsstellen aufliegen.

Sowohl die Tips zum Verhalten nach einem Unfall, wie auch die Karte der numerierten Autobahnen können dem Auto-Urlauber wertvolle Hinweise geben, die vervollständigt werden durch eine Liste mit den Telefonnummern der Rettungshubschrauber.

Zusammen mit der Deutschen Zentrale für Tourismus hat das Ministerium eine Karte mit Ausweichstrecken abseits der Autobahnen ausgearbeitet, die die Reise zum Ferienvergnügen machen wollen. Sie führen vorbei an landschaftlich schönen und geschichtlich bekannten Plätzen, wobei auch solche berücksichtigt sind, die kunsthistorisch oder gastronomisch interessant sind.

Besonders wichtig: Die Karten mit der voraussichtlichen Verkehrsdichte auf Autobahnen und Bundesstraßen während der Ferienzeit. Damit die nicht vorhersehbaren Verkehrsstörungen sich auf den Autobahnen nicht zu endlosen Staus auswachsen, haben die Verkehrsplaner vorsorglich Umleitungsstrecken ausgesucht.

Auch für die Fahrt ins Ausland oder die DDR gibt die Broschüre Aufschluß über einige Dinge, die nicht vergessen werden sollten, wenn man am Zoll nicht wieder umkehren will oder sich im Ausland nicht gleich auf den ersten Kilometern einen Strafzettel holen will.

Dies alles reicht jedoch nicht aus, die enorme Belastung der Straßen während der Ferienmonate zu bewältigen. Nur wenn sich die Autofahrer im Reiseverkehr partnerschaftlich und umsichtig verhalten, sind letztlich Wartezeiten und Unfälle vermeidbar.

Zur Belohnung und damit der Urlaub auch eine runde Sache wird, können bei einem Preisausschreiben Flugreisen und Skiaufenthalte gewonnen werden, wenn aus sechs Tips in der Broschüre die wichtigsten drei herausgesucht werden, die natürlich richtig sein müssen. jms

Wichtige Tips für den Urlaub mit dem Auto gibt die Ferienbroschüre des Bundesministers für Verkehr. Sie liegt ab Mitte Mai in den ACE-Geschäftsstellen auf.











Veranstaltungskalender

Altenkirchen – Mitgliederversammlung, 9. 6. 78, 19 Uhr – Gaststätte „Neutzer-Weger", Bahnhofstraße, 5240 Betzdorf – Mit dem ACE sicher in den Urlaub und wieder zurück. 1. Rechtsschutz im In- und Ausland, Ref.: Rechtsanwalt H. Federrath. 2. Wie hilft mir der ACE? Ref.: R. Erzmoneit

Amberg – Kraftfahrer-Frühschoppen, 11. 6. 78, 9.30 Uhr – Gaststätte Gall, Amberg, Bayreuther Straße – Vortrag: Verkehrsplanung in Amberg.

Amper/Lech, Landsb./Lech – Clubabend, 6. 6. 78, 19.30 Uhr – Landsberg/Lech, Gasthof „Siebentisch" – Referat: Verhalten nach einem Unfall im In- und Ausland, zivil- und strafrechtl. Würdigung. Referent: G. Durner, Richter am Amtsger. Augsburg.

Ansbach – Clubabend, 30. 5. 78, 19.30 Uhr – Ansbach, TSV Fichte Gaststätte – Allgemeine Verkehrsfragen, Vortrag RA Frank.

Bad Hersfeld – Pannenkurs, 6. 7. 78, 17 bis 19 Uhr – Anmeldung bei: ACE-Pannenstation, Bad Hersfeld, Am Sandweg 4, Tel. (0 66 21) 7 32 22.

Bochum – Mitgliederversammlung, 15. 6. 78, 17 Uhr – Gaststätte Ufer, Klarastraße, Bochum – „Sicher in den Urlaub". 1. Andere Verkehrsregelungen in Urlaubsländern, RA Hartmut Maue. 2. Pannen- u. Abschlepphilfe, Koll. Hans Gathmann. 3. Aussprache.

Borken-Bocholt – Mitgliederversammlung, 10. 6. 78, 10 Uhr – Restaurant „Zur Glocke", 4290 Bocholt, Alfred-Flender-Straße – 1. „Verkehrsunfall!". Was kann ich zur Wahrung meiner Rechte tun? 2. Aussprache hierzu. Referent: Rechtsanwalt. • Sprechstunden jeweils von 17 bis 18 Uhr am 20. 6., 5. 9., 10. 10., 7. 11. und 5. 12. 78 – Bocholt, Wesemannstraße 10, DGB-Jugendraum – Sprechstunden der ACE-Geschäftsstelle Gelsenkirchen zur Mitgliederbetreuung.

Brilon – Clubabend, 8. 6. 78, 18 Uhr – Fa. Franz Werb, Kfz-Werkstatt und ACE-Abschleppdienst, Hoppeckerstraße 57, 6790 Brilon – Pannenkurs „Wie bereite ich meinen Pkw für die Urlaubsreise vor". Erfahrene Kfz-Meister geben praktische Anleitungen.

Castrop-Rauxel – Mitgliederversammlung, 30. 5. 78, 19 Uhr – Gaststätte Kleinalstede, Wartburgstraße, Castrop-Rauxel – 1. „Abweichende Verkehrsregelungen in Urlaubsländern", RA Peter Tofahrn. 2. Aussprache.

Cuxhaven – Mitgliederversammlung, 18. 5. 78, 19 Uhr – Atlantic-Haus, ÖTV-Saal, Lehmkuhle 2 – Verkehrs-Quiz.

Darmstadt – Pannenkurs, 8. 6. 78, 17.30 bis 20.30 Uhr – Darmstadt – Anmeldung bei ACE-Geschäftsstelle Darmstadt, Rheinstraße 51, 6100 Darmstadt, Tel. (0 61 51) 89 14 13. • Clubabend, 13. 6. 78, 18 Uhr – 6140 Bensheim-Auerbach, Gaststätte „Zum Kupferfaß", Darmstädter Straße 139 – Informationen, Ausstellung. • Clubabend, 15. 6. 78, 18 Uhr – 6090 Rüsselsheim/Main, Hotel „Peters Eck", Marktplatz 1 – Informationen, Ausstellung. • Clubabend, 20. 6. 78, 18 Uhr – 6080 Groß-Gerau, Gaststätte „Siedlerheim", Im Ankenrod 1 – Informationen, Ausstellung. • Clubabend, 22. 6. 78, 18 Uhr – 6120 Erbach/Odw., Gaststätte „Erbacher Hof", Bahnstraße 24 – Informationen, Ausstellung. • Clubabend, 4. 7. 78, 18 Uhr – 6101 Gundernhausen bei Roßdorf, Fernfahrer-Raststätte, Hauptstraße 25 – Informationen, Ausstellung.

Detmold/Lippe – Kreismitgliederversammlung, 13. 6. 78, 19.30 Uhr – Sitzungssaal DGB-Haus, Gutenbergstraße 2, Detmold – 1. Bericht des Vorstandes. 2. Wahl eines neuen Vorstandes. 3. Vorbereitung auf den Urlaub. 4. Clubnachrichten.

Ennepe-Ruhr-Süd – Clubabend, 23. 6. 78, 18 Uhr – Bosch-Dienst, Fa. Friedrichs, Mühlenhammerstraße 10 (Ecke Mühlenstraße), 5820 Gevelsberg – Pannenkurs: „Wie bereite ich meinen Pkw für die Urlaubsreise vor". Erfahrene Kfz-Meister geben praktische Anleitungen.

Erlangen – Jahreshauptversammlung, 21. 6. 78, 20 Uhr – Erlangen, Naturfreundehaus, Wöhrmühle – Informationen für Reisen im Ausland.

Flensburg – Sprechstunden jeden 1. und 3. Freitag im Monat, 16.30 bis 18 Uhr – Flensburg, Gewerkschaftshaus, Raum 314. • Infostand am 1. Mai – Flensburg, auf dem Südermarkt.

Fürth – Clubabend, 6. 6. 78, 20 Uhr – Fürth, Gasthaus Fässla, Gustavstraße – Dia: Auf Schusters Rappen durch den Schwarzwald. Vorbereitung der Orientierungsfahrt. • Orientierungsfahrt, 10. 6. 78 – Näheres am Clubabend – „Fahrt durchs Patrizierland". • Clubabend, 4. 7. 78, 20 Uhr – Fürth, Gasthaus Fässla, Gustavstraße – Gemütlicher Abend.

Fulda – Informationsveranstaltung vor der Urlaubszeit, 29. 6. 78, 16 bis 19 Uhr und 6. 7. 78, 16 bis 19 Uhr – 6400 Fulda, DGB-Haus, Goethestraße 11, Sitzungszimmer – Benzingutscheinverkauf. Neuausstellung und Verlängerung von CCI-Ausweisen, allgemeine Informationen. • Die gleiche Informationsveranstaltung findet am 7. 7. 78 von 16 bis 19 Uhr in 6418 Hünfeld 1, Kolpinghaus, Klingelstraße 14, statt.

Grafenwöhr – Clubabend, 8. 6. 78, 19 Uhr – Grafenwöhr, Gasthaus Böhm – Mitgliederehrung, Neues vom ACE, Reisen ins Ausland.

Gronau – Mitgliederversammlung, 6. 6. 78, 19 Uhr – Gronau, Neustraße 48, „Rolinkbräu" – Ansprüche nach einem Verkehrsunfall. Referent: RA Kleuker, Gronau.

Gunzenhausen – Clubabend, 15. 6. 78, 20 Uhr – Gunzenhausen, Gasthof Jungmeier, Schlungenhof – Urlaub 1978.

Hagen – Siegerland-Rundfahrt der Region Westfalen. Start am 26. 8. 78, um 14 Uhr in Siegen, Leimbachstadion. Am Abend gemütliches Beisammensein mit Preisverteilung. Startgeld und Unkostenbeitrag für das Abendessen: 10 DM. Anmeldung und Einzahlung des Unkostenbeitrags in allen Geschäftsstellen der Region Westfalen. Überweisungen können auf das Konto der Geschäftsstelle Hagen erfolgen: Kontonummer 100 88 971 BfG Hagen. Weitere Auskünfte können in der Geschäftsstelle Hagen eingeholt werden.

Herford – Clubabend, 6. 6. 78, 19 Uhr – Fuhrpark, Göbenstraße 40, 4900 Herford – 1. Das Versicherungspaket des ACE mit Vorteilsregelungen für seine Mitglieder (Dia-Vortrag). 2. Vorbereitung für den Urlaub. Zollvorschriften usw. 3. Clubnachrichten.

Hersfeld/Rotenburg – Einsatz der fliegenden ACE-Geschäftsstelle und ACE-Mitgliederversammlung, 31. 5. 78, 19.30 Uhr – Bad Hersfeld, Am Bahnhof, Clublokal „Hotel Sander" – Aufnahme von Schadensfällen, Ausstellung über die Informations- und Verkaufsangebote des ACE, Verkauf von Benzingutscheinen, Mautkarten usw. Bericht des Vorstandes, Referat des Kollegen Alfred Cronjäger, Neuwahl des Kreisvorstandes.

Iserlohn – Sprechstunde des ACE-Kreisvorstandes, 6. 6. 78, 19 bis 20 Uhr, im Juli und August keine Sprechstunde – Hotel Brauer (Keglerheim), Hans-Böckler-Straße 65, 5860 Iserlohn – Information über ACE und GUV.

Landshut – Clubabend, 19. 5. 78, 19 Uhr – Landshut, Hans-Böckler-Straße 1, DGB Haus – Neues vom ACE. Urlaub 1978. Verschiedenes. • 7. u. 8. 6. 78, Gurtschlitten- und Sehtest – Parkplatz DGB-Haus.

Lauf – Clubabend, 19. 6. 78, 20 Uhr – Lauf, Bahnhofsgaststätte rechts d. Pegnitz – Vortrag des ASB: „Erste Hilfe, im Urlaub besonders wichtig."

Lübbecke/Minden – Clubabend, 8. 6. 78, 19.30 Uhr – Gaststätte Dorfkrug, Isenstedt, Neue Schulstraße 96 – 1. Neues Verkehrsrecht in der DDR. 2. Unfall im Straßenverkehr. Welche Formalitäten. Inland – Ausland. 3. Clubnachrichten.

Lübeck – Mitgliederversammlung, 6. 6. 78, 19 Uhr – DGB-Haus, Holstentorplatz 1–5, Raum 3 – Nachwahl ACE-Kreisvorstandsmitglieder. RA Ungerer referiert über „aktuelle Verkehrsrechtsfragen".

Lüdenscheid – Clubabend, 6. 6. 78, 18 Uhr – Rheinisch-Westfälischer Technischer Überwachungsverein e. V., TÜV, Kfz-Prüfanlage, Vogleberger Weg 3, 5880 Lüdenscheid – Besichtigung der Kfz-Prüfanlage. Anschließend Vortrag: Ziele und Aufgaben des TÜV.

Mannheim – Pannenkurs, 7. 6. 78, 17.30 Uhr – 6800 Mannheim – Anmeldung bei ACE-Geschäftsstelle Mannheim, Hans-Böckler-Straße 1, 6800 Mannheim, Tel. (06 21) 2 73 60.

Minden/Lübbecke – Clubabend, 1. 6. 78, 19.30 Uhr – DGB-Haus, Lindenstraße 1, 4950 Minden – 1. Neues Verkehrsrecht in der DDR. 2. Unfall im Straßenverkehr. Welche Formalitäten. Inland – Ausland. 3. Clubnachrichten.

München – Clubabend, 1. 6. 78, 18.30 Uhr – München, Schwanthalerstraße 64, DGB-Haus, Großer Saal – Neues vom ACE. Urlaub 1978. Jubilarehrung. Verschiedenes.

Neustadt a. d. Weinstraße – ACE-Kreismitgliederversammlung, 29. 5. 78, 19.30 Uhr – 6730 Neustadt, Konrad-Adenauer-Straße 31 a, Filmsaal des Gewerkschaftshauses – Neuwahlen zum ACE-Kreisvorstand.

Neuwied – ACE-Mitgliederversammlung, 22. 6. 78, 19 Uhr – Gewerkschaftshaus, Langendorfer Straße, 5450 Neuwied – Mit dem ACE sicher in den Urlaub und wieder zurück. 1. Rechtsschutz im In- und Ausland. Ref.: Rechtsanwalt Dr. Kahmann. 2. Wie hilft mir der ACE. Ref.: R. Erzmoneit.

Osnabrück – Clubabend, 25. 5. 78, 19.30 Uhr – Gaststätte Welling, Schützenstraße, Osnabrück – 1. Die Verkehrswacht, ihre Aufgaben und die Verbindung zum ACE. Referent: Leiter der Verkehrswacht Osnabrück. 2. Clubmitteilungen. • Bunter Abend (Tanz im Mai), 27. 5. 78, ab 19 Uhr – Gaststätte Welling, Schützenstraße, Osnabrück – Tanz und Tombola. Mitglieder, Ehegatten und Gäste sind herzlich willkommen. Eintrittskarten sind an der Abendkasse sowie bei den Vorstandsmitgliedern erhältlich.

Paderborn – Clubabend, 29. 5. 78, 19.30 Uhr – Gaststätte zum Annen-Krug, Rippingerweg 16, Paderborn – 1. Urlaubsvorbereitungen mit Dia-Vortrag. 2. Unfall im Straßenverkehr. Welche Formalitäten. Inland – Ausland. 3. Clubnachrichten.

Passau – Clubabend, 23. 5. 78, 20 Uhr – Passau, Danziger Str. 42, Dreiflüsse-Stadion – Neues vom ACE. Urlaub 1978.

Rosenheim – Clubabend, 20. 6. 78, 19.30 Uhr – Rosenheim, Klepperstraße 18 a, Gaststätte Freie Turnerschaft – Neues vom ACE. Aktuelles für Kraftfahrer. • Sprechstunde, 18. 7. 78, 15 bis 17 Uhr – Rosenheim, Brixstraße 2, DGB-Haus, Saal 2.

Saarbrücken – Pannenkurs, 27. 6. 78, 18 Uhr – Saarbrücken – Anmeldung bei ACE-Geschäftsstelle Saarbrücken, Sophienstraße 5, 6600 Saarbrücken, Tel. (06 81) 4 82 41.

Schalksmühle – Clubabend, 15. 6. 78, 18 Uhr – Fa. Bernhard Hanses GmbH, Kfz-Werkstatt und Reifendienst, Grabenstraße 1, 5885 Schalksmühle – Pannenkurs „Wie bereite ich meinen Pkw für die Urlaubsreise vor". Erfahrene Kfz-Meister geben praktische Anleitungen.

Siegen – Clubabend, 20. 6. 78, 18 Uhr – Reifen „Vergölst", In der Hüttenwiese 27, 5900 Siegen – Pannenkurs „Wie bereite ich meinen Pkw für die Urlaubsreise vor". Erfahrene Kfz-Meister geben praktische Anleitungen. • Clubabend, 13. 6. 78, 18 Uhr – Rheinisch-Westfälischer Technischer Überwachungsverein e.V., Kfz-Prüfanlage, Eiserner Straße 227, 5900 Siegen – Besichtigung der Kfz-Prüfanlage anschließend Vortrag: Ziele und Aufgaben des TÜV. • Sprechstunde der ACE-Geschäftsstelle Hagen, 7. 6. 78, 14 bis 15 Uhr, Juli und August keine Sprechstunde – Sitzungszimmer des DGB, Grabenstraße 21, 5900 Siegen – Betreuung ACE und GUV.

Speyer-Germersheim – Einsatz der fliegenden ACE-Geschäftsstelle, 5. 7. 78, 17 Uhr – 6720 Speyer, Herdstraße 21, Gasthaus „Zum weißen Tor" – Ausstellung über das Informations- und Verkaufsangebot des ACE, Aufnahme von Schadensfällen, Verkauf von Benzingutscheinen. • Clubabend, 5. 7. 78, 19 Uhr – Allgemeine Informationen über die Leistungen des ACE. Referat: Wie verhalte ich mich nach einem Verkehrsunfall.

Traunstein – Sprechstunde, 20. 6. 78, 15 bis 17 Uhr, 18. 7. 78, 11 bis 13 Uhr – Traunstein, Herzog-Friedr.-Straße 10 a, DGB-Büro • Clubabend, 22. 6. 78, 19.30 Uhr – Traunstein, Herzog-Wilhelm-Straße 1, Sailer-Keller – Jubilarehrung. Neues vom ACE. Urlaub 1978. Verschiedenes.

Treuchtlingen – Clubabend, Donnerstag, 1. 6. 78, 19.30 Uhr – Treuchtlingen, Gasthaus Krone, Bahnhofstraße – Neues vom ACE, Reisen im Ausland, Film.

Uelzen – Familienausflug am 28. 5. 78, 10 Uhr – Hafen Uelzen – Ausflug auf dem neuen Elbe-Seiten-Kanal mit der MS Hitzacker zum größten Schiffshebewerk Europas nach Scharnebeck.

Wetzlar – Stoßdämpferprüfung, Samstag, 1. 7. 78, 7.30 Uhr – Fa. Lind & Co., Braunfelserstraße, 6330 Wetzlar. • Pannenkurs, 28. und 29. 6. 78, jeweils 18 Uhr – Autohaus Diehl KG, Steubenstraße 1, 6330 Wetzlar – Anmeldungen bis 17. 6. 78 bei Erwin Ache, Ostpreußenstraße 16, 6331 Werdorf, Tel. (0 64 43) 31 96.

Wolfsburg – Familienorientierungsfahrt „Fährturm". Ein heimatkundlicher Ausflug mit Aufgaben. Start am 17. 6. 78. • Pannenhilfekurs „Wie helfe ich mir selbst auf großer Urlaubsfahrt – in der Wolfsburger Shell Station Rakette. Der genaue Termin wird noch bekanntgegeben.

Mitteilungen

Neue Namen

Die ACE-Kreisclubs melden aus Anlaß von Vorstandswahlen Personalveränderungen. Hier die neuen Namen aus den Clubs, in der Reihenfolge erster Vorsitzender, Stellvertreter, Schriftführer:

Bochum
Hans Reuß, Karl Wondberg, Walter Zimmermann

Castrop-Rauxel
Siegfried Engwald, Wilhelm Dick, Karl-Heinz Müller

Hameln
Josef Wistal, Walter Kilian, Karl Hartmann

Hattingen
Johann Wagner, Wolfgang Zimmermeyer, Friedrich Schaberg

Herford
August Schröder, Wilhelm Monke, Margret Culemann

Herne
Herbert Urban, Petra Schomburg, Dieter Heringhaus

Marburg-Biedenkopf
Rainer Kaletsch, Ernst-Heinz Lauer, Kurt Kleucker



Dieser Opel 1200, Baujahr 1933 war das älteste Fahrzeug, das der Technische Dienst des ACE am 28. Februar 1978 in Kaiserslautern auf seinen technischen Zustand überprüfte.

● Aktion Lärmschutz

In Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Städteverband beteiligt sich die ACE-Geschäftsstelle Bayern, Region Süd, München, an der Aufklärungsaktion „Lärmschutz". Diese wird als Schwerpunktveranstaltung in fast allen größeren Städten Bayerns in der Zeit vom 5. bis 11. Juni durchgeführt.
Alle Kraftfahrer werden aufgefordert, die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten einzuhalten, maßvoll zu beschleunigen und zu verzögern, besonders an signalgesteuerten Kreuzungen, unnötige und rasante Überholmanöver zu vermeiden, unnötiges Leerlaufen des Motors sowie unnötiges Hupen, Schlagen von Türen, vor allem in Ruhezeiten zu vermeiden. LKW's überlegt und lärmschonend zu beladen sowie lockere Teile bei Leerfahrten zu sichern. Nach der Aktion wird die Polizei, die mit neuen Lärmmeßgeräten ausgerüstet wurde, verschärfte Kontrollen durchführen.

● Ehrung für unfallfreies Fahren

ACE Mitglieder des Kreises Hamm, die zehn Jahre und länger unfallfrei fahren, sollen im Herbst an einer Ehrung gemeinsam mit der Verkehrswacht teilnehmen. Anmeldungen für diese Ehrung sind möglichst umgehend formlos bei der ACE-Geschäftsstelle in Dortmund, Ostwall 17–21, zu tätigen. Die Verkehrswacht erhebt für diese Ehrung eine Gebühr von 10 Mark.

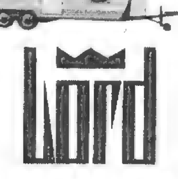
● 3. ACE-Sicherheitstraining

Die ACE-Region Westfalen wird nach den Sommerferien ein weiteres Sicherheitstraining in Haltern durchführen. Voranmeldungen hierzu erbitten wir formlos an die ACE Geschäftsstelle, 4600 Dortmund 1, Ostwall 17–21. Der Kursbeitrag wird 60 Mark betragen.

● Zehn Jahre Kreisclub Fürth

Anläßlich seines zehnjährigen Bestehens startet der ACE-Kreisclub Fürth am 10. Juni 1978 eine Orientierungsfahrt ins Frankenland um den Ehrenpreis der Patrizier-Bräu AG. Gestartet wird von 12 bis 13 Uhr auf dem Parkplatz der Firma Dynamit AG, Seeackerstraße in Fürth. Der Platz ist auch Zielpunkt. Die Teilnehmer der „Rallye" zahlen fünf Mark Startgeld. Nach der Siegerehrung und Preisverteilung gegen 19 Uhr finden sich die Mitglieder des Kreisclub im „Humbser-Bräu" zu einem gemütlichen Clubabend zusammen.





Lenkrad-Reporter schildern ACE-Leistungen

Was mit dem Auto alles passieren kann

Audi kontra Pferd

Auf dem Weg zu seiner Arbeitsstätte geriet Hans Hagenkamp, ACE-Mitglied aus Borken im Rheinland, in dichten Nebel. Auf der Bundesstraße 67 in der Nähe eines Bahnübergangs sah er ein umgestürztes Motorrad und wollte anhalten und nachsehen, was vorgefallen war. Dazu kam er aber nicht: Plötzlich liefen drei Pferde vor ihm auf der Fahrbahn. Zum Bremsen oder Ausweichen war es schon zu spät.
Hans Hagenkamp stieß mit einem Pferd zusammen: Sein Audi 80 wurde schwer beschädigt, er selbst durch splitterndes Glas der Windschutzscheibe an der Hand verletzt. Hilfsbereite Verkehrsteilnehmer schoben den querstehenden Wagen zur Seite. Die an der Unfallstelle erschienene Polizei ordnete das Abschleppen des Audi an. ACE-Mitglied Hagenkamp wurde im nächsten Krankenhaus ambulant behandelt und ließ seinen Wagen in seine Vertragswerkstatt bringen.
Die entstandenen Abschleppkosten kann er vom Eigentümer der Pferde nicht verlangen; ihm zerschnitten unbekannte Täter die Koppelumzäunung. Als ACE-Mitglied nahm Hans Hagenkamp jedoch die Leistungen seines Clubs in Anspruch. Die Abschleppkosten erstattete der Auto Club Europa.

Fliegender PKW

Man hört von dem Malheur, das Frau Rosa Harpainter widerfuhr und kann wohl im ersten Augenblick noch darüber schmunzeln. Doch das Lachen vergeht, wenn einem der entstandene Schaden bewußt wird:

● Frau Harpainter parkte den Audi 80 LS (Kilometerstand: 16 000) ihres Gatten vor der Haustür ihrer Passauer Wohnung. Nach dem Wohnungsschlüssel in ihrer Handtasche suchend, sah sie plötzlich den abgestellten Wagen langsam die abschüssige Straße hinunterrollen. Vergeblich versuchte sie, das Auto noch vor einer Hainbuche zu erreichen. Und Autoblech ist nun einmal widerstandsfähiger als eine Hecke, der PKW durchbrach die Hainbuche und blieb nach einem Vier-Meter-Flug auf einem Hinterhof liegen.

Die Landung mißglückte. Fazit: Totalschaden. Der Schrott mußte mit einem Spezialkran hochgehievt werden. Für den Einsatz des Krans (330 Mark) stand der ACE gerade. Die Harpainters bekamen zwar keinen neuen Audi, aber das Geld für die verauslagten Bergungskosten zurück.

Lenkradschloß eingerastet

Peter Pick wollte am 13. März 1977 mit dem Citroen seines Vaters auf der Bundesstraße 42 von Königswinter nach Hause, nach Bonn-Oberkassel fahren. Er kam nicht weit. Gleich hinter der Ortschaft Königswinter mußte er, durch einen Motorschaden erzwungen, die Fahrt unterbrechen. Ein freundlicher VW-Fahrer bat ihm Abschlepphilfe an und Peter Pick nahm natürlich dankend an. So richtig wollte es leider nicht klappen. Das Abschleppseil riß immer wieder, und als es in die erste Linkskurve ging, blockierte die Lenkung. Peter Pick fuhr geradeaus weiter, bis eine Hauswand ihm den Weg blockierte.

Obwohl der Schlüssel im Schloß steckte, rastete das Lenkradschloß ein. In der hektischen Situation (Motor kaputt – Abschleppen funktioniert nicht richtig) hatte Peter Pick vergessen, den Zündschlüssel auf die richtige Marke zu stellen. Der schleppende Käfer wurde ebenso wie die Hauswand und der Citroen beschädigt.

Der ACE zahlte die Abschleppkosten eines Spezialunternehmens.

Metall auf der Autobahn

Nachts, auf der Heimfahrt von Karlsruhe nach Friedrichshafen am Bodensee, verspürte Karl-Heinz Langwald einen Schlag in der Lenkung. Sein Auto rüttelte, das rechte Hinterrad war platt. Der Fahrer ließ den Ford Consul ausrollen und sah sich den Schaden an: Das Rad war zerschlagen, der Tank leckte. Um die Ursache ausfindig zu machen, ging er auf dem Randstreifen einige hundert Meter zurück und fand bei Kilometer 217,5 zwei Eisenringe, die ungefähr einen Meter im Durchmesser maßen. Um weitere Unfälle zu verhindern, zog Langwald die stählernen Fremdkörper von der Fahrbahn, verständigte über eine Notrufsäule die Autobahnpolizei und ging zu seinem Fahrzeug zurück.

An der Unfallstelle hielt nach einer halben Stunde ein Wagen mit gelben Blinklicht und Kollege Langwald meinte den Abschleppdienst zu erkennen. Er lief dem LKW entgegen und sah dann im Licht entgegenkommender Fahrzeuge, daß es sich um Angehörige der US-Armee handelte, die die Metallteile wegschaffen wollten. Dieses Vorhaben konnte Karl-Heinz Langwald nicht vereiteln. Die Polizei vermutete später, es könne sich bei den Ringen um Geschützteile gehandelt haben.
Die Heimreise konnte der Friedrichshafener nicht fortsetzen. Wegen totalen Kraftstoffverlustes mußte sein Ford Consul in die nächste Vertragswerkstatt abgeschleppt werden. Der ACE vergütete seinem Mitglied die gesamten Abschleppkosten.

Teures Ausweichmanöver

Allein 205,35 Mark legte Herr Flessa aus Vlotho (bei Herford) für die Bergungskosten aus, die ein Ausweichmanöver vor einem hakenschlagenden Hasen kosteten. Auf einer mit Rollsplitt ausgebesserten Straße wich seine Frau auf dem Weg zum Arbeitsplatz einem über die Fahrbahn laufenden Hasen aus, verlor die Kontrolle über den DAF und rutschte von der Straße in einen Graben. Mit einem Kranwagen zog der Abschleppdienst den Kleinwagen aus dem Graben und schleppte ihn dann zur nächsten Werkstatt. Den oben genannten Betrag bekam das ACE-Mitglied von seinem Autoclub zurück.

Defekte Benzinleitung: Motorbrand

Auf dem Parkplatz des Gesundheitsamtes Passau, Außenstelle Griesbach, stellte die Angestellte Gunhild Schumacher ihren Peugeot 204 ab. Dann sah sie jedoch einen günstigeren Parkplatz, startete den Motor wieder, und da passierte es: Ein Knall, Qualm kam unter der Motorhaube hervor. Fluchtartig verließ Frau Schumacher ihr Fahrzeug und versuchte die Flammen mit einem kleinen Handfeuerlöscher zu löschen. Die inzwischen von aufmerksamen Kollegen herbeigerufene Feuerwehr konnte den Motorbrand schnell ersticken.
In der Peugeot-Werkstatt stellten Mechaniker als Ursache des Brandes eine defekte Benzinleitung fest. 63,27 Mark zahlte der ACE fürs Abschleppen. *Joachim Gross*

Wenn das Auto mal stehenbleibt

Wer mit dem Auto unterwegs ist, ist vor Überraschungen meist nie ganz sicher. Absichern kann man sich aber – wie die gezeigten Beispiele erläutern – vor unnötigen Ausgaben, wenn das geliebte Auto einmal stehenbleibt. Aus dem ACE-Leistungsverzeichnis hier die Punkte 6 und 7 von insgesamt 44 Leistungspunkten.

6. ACE-Pannendienst
Der ACE unterhält über seine Tochtergesellschaft ACE-Pannen- und Abschleppdienst GmbH in Ballungsgebieten und großen Städten Pannen- und Abschleppstationen. Sie stehen allen Mitgliedern zur Verfügung. Mitgliedern der Beitragsgruppen 2 und 4 wird im Rahmen der Kraftfahrt-Pannenversicherung kostenlos geholfen. Mitglieder der Gruppen 1 und 3 müssen die entstandenen Kosten bezahlen.

7. ACE-Abschleppdienst durch Vertragspartner
Der ACE hat mit mehr als 300 Abschleppunternehmen Verträge abgeschlossen, die den Vertragspartner verpflichten, ACE-Mitgliedern zu sachgemäß kalkulierten Preisen Pannen- und Abschlepphilfe zu leisten. Prospekte mit Anschriften und Notrufnummern gibt es in allen ACE-Geschäftsstellen.



Entwicklung der Rechtsprechung läßt zu wünschen übrig:

Kinderopfer für den Straßenverkehr

von Wolfgang Vogt

Die Bundesrepublik ist im europäischen Vergleich das Land mit den meisten Kinderunfällen. Im Jahr 1977 wurden 1353 Kinder getötet und 68 195 Kinder im Straßenverkehr verletzt. Demgegenüber gab es im selben Jahr in Frankreich, einem Land mit vergleichbarer Verkehrsdichte, lediglich 927 Kinder als Verkehrstote zu beklagen. 53 613 Kinder wurden in Frankreichs Straßenverkehr 1977 verletzt. Das ist nicht nur eine statistische Feststellung, die zwar relativ, aber dennoch eine erschütternde Bilanz für jeden bleibt, der sich noch dessen bewußt ist, daß den Erwachsenen eine besondere Verantwortung gegenüber den Kindern trifft. Kinder kennen noch nicht die Gefahren des Straßenverkehrs. Sie sind erst wenige Jahre auf dem Weg des Lebens geschritten und daher noch in vielen Dingen unsicher.

So wie das Kind daher allgemein Schutz und Fürsorge der Erwachsenen bedarf, so ganz besonders, wenn es mit der Straße in Kontakt kommt. Denn der Straßenverkehr ist ein Lebensbereich, der in besonderer Weise Eigenschaften erfordert, die erst beim Erwachsenen voll vorhanden sind. Im Straßenverkehr spielen sich eine Vielzahl von Bewegungsabläufen ab. Dazu handelt es sich um Bewegungsabläufe von stark unterschiedlichem Charakter, der Bewegung des Fußgängers, des Radfahrers, des langsamen und des schnellen Autos. Wo sich Bewegungsabläufe ergeben, ist auch Gefahr, und wo Bewegungsvorgänge stark unterschiedlichen Charakters zusammentreffen, wird die Gefahr, daß sie sich nicht mehr ungestört abspielen, noch größer. Um einen möglichst gefahrlosen Ablauf des Verkehrsgeschehens zu ermöglichen, gibt es besondere technische Gegebenheiten der daran beteiligten Fahrzeuge. Es gibt Rechtsregeln, die jeder zu beachten hat, der am Straßenverkehr teilnehmen will, und es gibt schließlich körperliche und gei-

stige Eigenschaften, die uns erst in die Lage versetzen, voll tauglich im Verkehr zu sein, unterschiedliche Geschwindigkeiten und Entfernungen zu erkennen, bestimmte Geschwindigkeiten auf bestimmte Entfernungen zu beziehen und entsprechend dieser Erkenntnisse sich vernunftgesteuert so zu verhalten, daß ein regelgetreuer und damit gefahrloser Verkehrsablauf möglich ist. Der Straßenverkehr kann geradezu als ein System rational gesteuerter Bewegungsabläufe verstanden werden.

Kinder müssen alles lernen

Es leuchtet wohl ein, daß der Straßenverkehr für jeden gefährlich ist, der z. B. nicht in der Lage ist, Geschwindigkeiten und Entfernungen richtig zu erkennen, richtig einander zuzuordnen, um daraus zu einem bestimmten, von der Vernunft bedingten Verkehrsverhalten zu kommen. Genau das aber ist der Fall beim Kind, das sich bestimmte Fähigkeiten während seiner Entwicklung erst erwerben muß und wenn es solche Fähigkeiten erworben hat, sicher in der Anwendung dieser Fähigkeiten werden muß.
Erwerb und Einübung der Fähigkeit sind also letztlich zwei getrennte Vorgänge, die jeder für sich eine erhebliche Zeit erfordern.

Trau keinem unter acht

In den letzten Jahren durchgeführte Forschungen und wissenschaftliche Untersuchungen – insbesondere des Psychologischen Instituts der Universität Tübingen – zeigen, daß Kinder erst im Alter von etwa acht Jahren die meisten der Fähigkeiten erworben haben, die sie dazu befähigen, als Fußgänger sicher am Straßenverkehr teilzunehmen. Danach aber kommt noch eine Zeit der Einübung dieser Fähigkeiten, die sich darin äußert, daß Kinder in ihrem Verkehrsverhalten nicht stabil sind, wie der Psychologe sagt.
Das bedeutet, daß Kinder zwar grundsätzlich wissen, wie sie sich in einer bestimmten Verkehrssituation zu verhalten haben, aber nicht immer, wenn sie sich in dieser Situation befinden, entsprechend diesem Wissen verhalten. So verhalten sich bei acht- bis neunjährigen Kindern immerhin noch 50% nicht stabil.
Von besonderer Bedeutung dafür, ob sich Kinder verkehrsgerecht verhalten, ist etwa der Umstand, ob sie gelenkt werden oder nicht. Die Ablenkung kann kommen vom Spiel, von anderen Kindern, von irgend etwas, das die Aufmerksamkeit des Kindes anzieht. So ist es interessant zu wissen, daß sich bei einem für das Kind so wichtigen Vorgang wie dem Anhalten am Gehwegrand vor dem Betreten der Fahrbahn, Kinder in Altersstufen von fünf bis acht Jahren ohne und mit Ablenkung wie folgt richtig verhalten: (Siehe Tabelle unten rechts)
An diesen Zahlen ist bemerkenswert, daß sich bei dem von fünf auf sieben Jahre fortschreitenden Alter zwar die Verkehrssicherheit von Jahr zu Jahr erheblich verbessert, wenn das Kind nicht abgelenkt wird, aber kaum, wenn es abgelenkt wird.
Bedenkt man nun, daß Kinder ihrer Natur nach viel stärker als Erwachsene dazu neigen, abgelenkt zu werden, so erkennt man die Gefährlichkeit dieser mangelnden „Standfestigkeit“ des Kindes. Was darüber hinaus für den erwachsenen Verkehrsteilnehmer die Lage erschwert ist, daß etwa der Erwachsene, der sich in seinem Fahrzeug einem Kind nähert, unter Umständen gar nicht erkennen kann, ob das Kind abgelenkt ist und wodurch. Der Erwachsene erhält also aus dem Verhalten des Kindes unter Umständen keine Vorwarnung, daß er es mit einem unaufmerksamen Kind zu tun hat.

Sichthindernisse größer

Auch erleben Kinder den Straßenverkehr anders als Erwachsene. Das müßte selbst dem Erwachsenen einleuchten, der sich nicht mit Kindern beschäftigt, wenn er etwa daran denkt, daß Kinder im jungen Alter wesentlich kleiner sind als Erwachsene. Für ein solches Kind stellt daher ein am Fahrbahnrand parkendes Fahrzeug ein ganz anderes Sichthindernis auf den fließenden Verkehr dar als für den Erwachsenen, der über das parkende Fahrzeug hinwegsehen kann.
Dies – und die unter Umständen noch hinzukommende Ablenkung durch Spiel oder anderes – erklärt die hohe Zahl von Unfällen, die dadurch zustande kommen, daß Kinder zwischen Fahrzeugen oder anderen Sichthindernissen hindurch auf die Fahrbahn laufen. Jüngere Kinder können auch kaum richtig Geschwindigkeiten und Entfernungen schätzen. Das ist die Erklärung dafür, daß Kinder oft noch dann auf die Fahrbahn treten, wenn ein Fahrzeug bereits gefährlich nahe ist.
Sehr junge Kinder im Alter von drei bis vier Jahren sind noch nicht einmal in der Lage, ein stehendes von einem fahrenden Fahrzeug zu unterscheiden. Jüngere Kinder sind sich auch noch nicht bewußt, daß ein Fahrzeug einen bestimmten Weg braucht, um aus einer bestimmten Geschwindigkeit zum Anhalten zu kommen. Sie glauben, ein Auto könne auf der Stelle halten.
Da die Sehfähigkeit zur Seite

Unter dem Titel „Erhöhter Rechtsschutz für Kinder im Verkehr – Straf- und haftungsrechtlicher Aspekt –“ hielt Wolfgang Vogt, Rechtsanwalt und Journalist in München, Mitglied unserer Redaktion, auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar ein Referat. Dies bildet die Grundlage seines mahnenden Berichts, den wir mit Grafiken der Bundesanstalt für Straßenwesen erweitert haben. Autorinnen dieses Berichts mit dem Titel „Das Verhalten von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr – Bericht über den Stand der Forschung“ sind Maria Limbourg und Barbara Senckel von der Universität Tübingen.

Großbritannien
Italien
Frankreich
USA
Niederlande
Schweiz
Österreich
Belgien
Bundesrepublik
Verunglückte je 100 000 | 0 | 50 | 100 | 150 | 200 | 250 | 300 | 350 | 400

Im Jahre 1970 als Fußgänger oder Radfahrer verunglückte Kinder unter 15 Jahren

Alter	Unfallhäufigkeit
0–2	1 011
3	1 659
4	2 371
5	2 920
6	3 586
7	3 616
8	2 932
9	2 184
10	1 973
11	1 505
12	1 263
13	914
14	910
gesamt	26 844

Als Fußgänger verunglückte Kinder nach Alter im Jahr 1976

Alter	Unfallhäufigkeit
0–3	50
4	183
5	516
6	1 079
7	1 634
8	1 967
9	2 086
10	2 355
11	2 597
12	2 659
13	2 741
14	2 494
gesamt	20 361

Als Radfahrer verunglückte Kinder nach Alter im Jahr 1976

Alter	Halten am Bordstein		Umsehen	
	ohne Ablenkung	mit Ablenkung	ohne Ablenkung	mit Ablenkung
3	16%	16%	8%	7%
4	36%	16%	39%	6%
5	34%	22%	32%	19%
6	53%	29%	75%	33%
7	75%	27%	80%	42%

Verhalten von drei- bis siebenjährigen Kindern bei der Straßenüberquerung unter normalen und Ablenkungsbedingungen

noch nicht voll entwickelt ist, können jüngere Kinder von der Seite kommende Fahrzeuge nicht so gut erkennen wie Erwachsene. Bei ihnen ist schließlich die Fähigkeit, einmal begonnene Handlungen zu unterbrechen oder gar abzubrechen, noch schlecht entwickelt. Deshalb kommt es so häufig vor, daß ein Kind dem auf die Straße rollenden Ball blindlings nachläuft.
Die eben angeführten Beispiele zeigen, daß eine ganze Reihe der Unfallursachen, die zu vielen und schweren, sehr häufig tödlichen Kinderunfällen führen, einfach damit zusammenhängen, daß sich die Kinder in dem für die Erwachsenen eingerichteten Straßenverkehrssystem wegen der zum Erwachsenen unterschiedlichen Entwicklung nicht richtig verhalten *können*. Denn Kinder sind nun einmal keine kleinen Erwachsenen, sondern sie verhalten sich, ihrer Altersstufe entsprechend, wesensmäßig anders als Erwachsene.

Grenzen der Verkehrserziehung

Es leuchtet ein, daß auch Erziehung zu verkehrssicherem Verhalten hier Grenzen findet, die nicht oder nur sehr schwer zu überwinden sind. So notwendig und so wertvoll daher Verkehrserziehung ist in dem Sinn, daß sie Kindern Wissen über Verkehrsvorgänge vermittelt und ihnen gestattet, erworbene Fähigkeiten zu üben, so sehr ist doch andererseits festzustellen, daß jede Verkehrserziehung begrenzt ist durch die der Altersstufe entsprechenden Fähigkeiten des Kindes.
Unabhängig hiervon aber bewegen sich Kinder schon sehr früh im Straßenraum. Einmal, weil dies in unserer städtischen Gesellschaft, die so wesentlich auf dem Automobil aufbaut, gar nicht zu vermeiden ist. Zum anderen aber auch deshalb, weil den Kindern eigener Raum kaum zur Verfügung steht, auf dem sie vollkommen getrennt vom Straßenverkehr ihr Leben leben, und das heißt letztlich spielen können.
Gerade im städtischen Bereich sind Kinder mangels ausreichender Spielplätze auf die Straße als Spiel- und Lebensraum angewiesen. Dies ist ein weiterer Grund, weshalb der Kinderunfall noch stärker als der Erwachsenenunfall bei den gegebenen Verhältnissen gleichsam vorprogrammiert ist. Dagegen, daß zu wenig Spiel- und Lebensraum für Kinder zur Verfügung steht, läßt sich auf die Dauer wohl etwas machen im Rahmen der offensichtlich in Gang gekommenen Neubesinnung auf gewisse grundlegende gesellschaftliche Werte. Hierüber soll in einem anderen Heft berichtet werden.
Schon jetzt aber wird es nötig sein, dem Umstand, daß das Kind seinem Wesen nach nicht in der Lage ist, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen, dadurch Rechnung zu tragen, daß die Erwachsenen sich in erhöhtem Maß auf diesen schwächeren Partner einstellen. Das kann nur dadurch geschehen, daß sie mehr als in der Begegnung mit erwachsenen Verkehrsteilnehmern vorsichtig sind.

Erhöhte Vorsicht

Wenn aber vom erwachsenen Verkehrsteilnehmer, insbesondere vom Fahrzeugführer, erhöhte Vorsicht in der Begegnung mit Kindern gefordert wird und gefordert werden muß, so stellt sich damit die Frage, wie weit es denn gerechtfertigt ist, von Kindern verkehrsgerechtes Verhalten zu erwarten. Für den Juristen bedeutet dies, daß zur Frage steht, ob und inwieweit der Vertrauensgrundsatz gegenüber Kindern Anwendung finden kann.
Der Vertrauensgrundsatz besagt, daß jeder Verkehrsteilnehmer grundsätzlich mit verkehrsgerechtem Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer rechnen kann, es sei denn, bei diesen wäre verkehrswidriges oder unsicheres Verhalten erkennbar. Wenn aber Kinder bestimmter Altersstufen mangels ausreichender Fähigkeiten nicht in der Lage sind, sich sicher im Verkehr zu bewegen, dann kann bei ihnen auf verkehrsrichtiges Verhalten nicht vertraut werden.
Es wird von Kindern einer anderen, etwas vorgerückteren Altersstufe dann und insoweit mit verkehrsgerechtem Verhalten gerechnet werden können, wenn der Kraftfahrer in einer bestimmten Verkehrssituation davon ausgehen kann, daß sich ein Kind dieser Altersgruppe in dieser konkreten Verkehrssituation richtig und verkehrssicher verhalten wird. Erst bei größeren Kindern schließlich wird grundsätzlich mit verkehrsgerechtem Verhalten gerechnet werden können, sofern nicht verkehrswidriges oder verkehrsunsicheres Verhalten erkennbar wird.

Rechtsprechung hat versagt

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs soll bei Kindern unterhalb vier Jahren mit verkehrsgerechtem Verhalten keinesfalls gerechnet werden können. Bei Kindern zwischen vier und neun Jahren aber soll bedingt mit verkehrsgerechtem Verhalten gerechnet werden, bei solchen über neun Jahren unbedingt, mit der eben erwähnten allgemeinen Einschränkung des Vertrauensgrundsatzes. Dieser Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs sind im wesentlichen die Oberlandesgerichte und andere Gerichte gefolgt, wobei im einzelnen die Grenzen etwas nach unten und nach oben verschoben wurden.

Diese in der Rechtsprechung ausgebildeten, in der juristischen Literatur weitgehend übernommenen Altersgrenzen zeigen sich jedoch als falsch oder äußerst fragwürdig im Lichte der erwähnten neueren wissenschaftlichen Untersuchungen. Eine Untersuchung dieser Rechtsprechung zeigt, daß die Gerichte einschließlich des BGH diese Altersgrenzen gezogen haben, ohne sich dabei auf die Auswertung statistischen Materials oder wissenschaftlicher Forschungsergebnisse zu stützen.

Im wesentlichen sind die Leitentscheidungen, die diese Altersgrenze zogen, von allgemein gehaltenen Erwägungen getragen, und es findet sich nur ganz vereinzelt ein Hinweis auf zwei Veröffentlichungen aus dem Jahre 1939 (!).

Bedenkt man, was oben ausgeführt wurde, daß z. B. noch vierjährige Kinder nicht einmal sicher ein fahrendes von einem stehenden Fahrzeug unterscheiden können, daß die Stabilität kindlichen Verkehrsverhaltens selbst im Alter von sieben Jahren noch ausgesprochen schlecht ist und sich nur etwas mehr als ein Viertel aller Kinder auch bei Ablenkung in bestimmten Verkehrssituationen verkehrsrichtig verhält, so wird man verstehen, wenn ein im Ruhestand lebender Bundesrichter beim Verkehrsgerichtstag 1978 in einer Diskussion äußerte, man habe bei diesen Entscheidungen ganz offensichtlich die Psychologie außer acht gelassen. Die Rechtsprechung, die den Schutz der Kinder im Verkehr gewährleisten sollte, hat eben deshalb weitgehend versagt.

Es soll nicht verkannt werden, daß viele dieser Entscheidungen geprägt sind vom Bemühen, eine vernünftige Abwägung zu finden, daß das Kind geschützt werden und die Flüssigkeit des Verkehrs aufrechterhalten werden muß. Manche dieser Entscheidungen allerdings erwecken den Eindruck, daß dieses letztere Interesse den Vorrang bekam, obwohl ganz offensichtlich das erstere den Vorrang haben müßte. Diese Rechtsprechung wird daher, so wie dies auch in einer Entschließung des Verkehrsgerichtstages 1978 gefordert wurde, zu ändern sein. Offensichtlich ist es erforderlich, den Schutz von Kindern bis zum Alter von zehn Jahren erheblich zu verstärken.

Es ist klar, daß dieser verstärkte Schutz in gewisser Weise zu Lasten des motorisierten Verkehrs geht. Fahrer von Fahrzeugen müssen, wenn sie Kinder am Fahrbahn- oder Straßenrand oder in der Nähe der Straße erkennen, noch vorsichtiger sein als bisher. Aber diese Vorsicht ist ein notwendiger Tribut dafür, daß Kinder sich auf der Straße bewegen, obwohl sie eigentlich, jedenfalls im Alter bis zu etwa zehn Jahren, hierzu noch keineswegs voll befähigt sind.

Die erhöhte Vorsicht und daraus folgend gewisse Einschränkungen für motorisierte Verkehrsteilnehmer ist sicher das kleinere Opfer, wie eine jährlich steigende Zahl von Kindern, die den Tod oder schwerste Verletzungen finden.

Empfehlung des Verkehrsgerichtstages

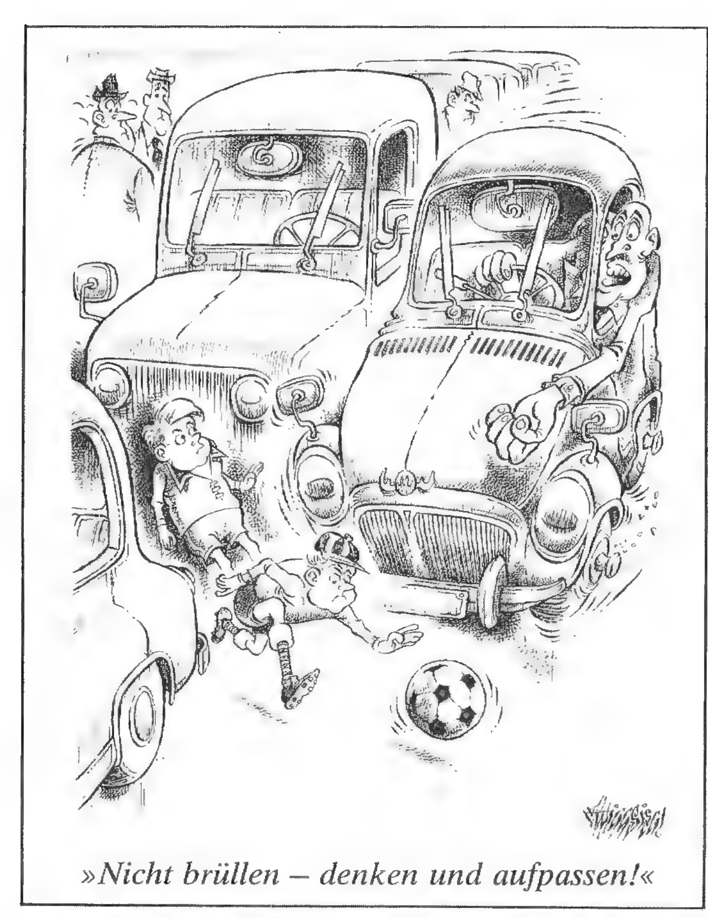
Der Verkehrsgerichtstag 1978 hatte in einer Resolution empfohlen, in die StVO folgenden Text aufzunehmen: „Erkennt der Fahrzeugführer auf oder in der Nähe der Fahrbahn ein oder mehrere Kinder im Alter bis zu zehn Jahren, hat er sich so zu verhalten, daß jede Gefährdung ausgeschlossen ist."
Diese Regel sagt selbstverständlich nicht für jeden Einzelfall, wie sich ein Kraftfahrer zu verhalten hat. Sie ist aber mit Sicherheit erheblich klarer, wenn auch härter, als die Re-

Mein Sparbuch:
Postsparbuch

„... aber eins ist hier so wie bei uns zu Hause: das Geldabheben. Mit dem Postsparbuch bei der Post."

Warum fährt man im Urlaub in andere Länder? Sicher auch, um Neues und Fremdes zu erleben. Trotzdem kann es ganz erholsam sein, wenn manches so läuft wie zu Hause. Zum Beispiel das Geldabheben.
Mit dem Postsparbuch geht das so einfach wie zu Hause. Bei der Post. Sie heben soviel ab, wie sie gerade brauchen, natürlich in der Landeswährung. Zum günstigen Kurs und ohne Abzug von Spesen und Gebühren.
Geld abheben können Sie in Spanien, in Österreich, in der Schweiz und in Liechtenstein, in den Niederlanden und in Luxemburg. Direkt vom Postsparbuch.
Nach Italien nehmen Sie bitte Rückzahlungskarten mit, die Sie bei Ihrem Postamt bestellen können.
Ein Postsparbuch bekommen Sie beim nächsten Postamt. Bitte bringen Sie Ihren Personalausweis mit.





»Nicht brüllen – denken und aufpassen!«

geln, die die Rechtsprechung bisher aufgestellt hat. Damit aber ist letztlich selbst dem Kraftfahrer mehr gedient, als mit dem Rechtszustand, wie er sich jetzt darstellt und wo man oft erst dann weiß, ob sich ein Kraftfahrer in der Begegnung mit Kindern richtig oder falsch verhalten hat, wenn die letzte Gerichtsinstanz entschieden hat.

Wenn es denn immer wieder in Gerichtsentscheidungen heißt, der Kraftfahrer könne bei Kindern der Altersgruppe von vier bis acht Jahren dann auf verkehrsgerechtes Verhalten vertrauen, wenn „gute Gründe" für die Annahme bestehen, ein Kind sei in einer bestimmten Verkehrslage den mit ihr verbundenen Schwierigkeiten und Gefahren gewachsen, so ist zu sagen, daß der Kraftfahrer, der sich in einem relativ rasch bewegenden Fahrzeug befindet, in aller Regel gar nicht Zeit und Gelegenheit hat, diese guten Gründe festzustellen.

Wenige Sekunden entscheiden

Unter Umständen entscheiden wenige Sekunden darüber, ob es zu einem Unfall zwischen Kind und Auto kommt. Wie aber soll ein Kraftfahrer in wenigen Sekunden all das erkennen können, was einen Rückschluß darauf zuläßt, ob das Kind verkehrssicher ist oder nicht, ob also die von der Rechtsprechung geforderten „guten Gründe" vorliegen oder nicht. Ganz abgesehen davon sind viele Kraftfahrer gar nicht geschult, sich auf kindliches Verhalten einzustellen, mit ihm nicht vertraut und eben deshalb nicht in der Lage, all die Faktoren in kürzester Zeit zu erkennen, die das Verkehrsverhalten des Kindes bestimmen können. Es braucht hier nur an das eingangs erwähnte Beispiel der Ablenkung durch die verschiedensten Umstände erinnert werden.

Blickkontakt reicht nicht

Wie schon erwähnt, hilft bei kleineren Kindern nicht einmal der Blickkontakt zwischen Fahrer und Kind, um sicherzugehen, daß das Kind wirklich die von dem sich nähernden Fahrzeug ausgehende Gefahr erkannt hat und sich entsprechend dieser Erkenntnis verhalten wird. Wenn aber nicht einmal der Blickkontakt ausreicht, die sichere Annahme verkehrsgerechten Verhaltens des Kindes zu begründen im Hinblick auf ein Entwicklungsmanko des Kindes, dann erweisen sich letztlich diese Formeln der Rechtsprechung als Leerformeln.

Vielleicht sollte man noch etwas schärfer formulieren: Diese Formeln der Rechtsprechung stellen keine präzisen Verhaltensmaßregeln für den Kraftfahrer mehr dar. Sie lassen lediglich den Gerichten die Hintertür offen, im Einzelfall einen Kraftfahrer nicht zu verurteilen, wenn dies aus irgendwelchen Gründen billig erscheint.

Kampf ums Urteil

Der Kampf darum, ob ein Kraftfahrer in einem gegen ihn anhängig gewordenen Verfahren wegen fahrlässiger Körperverletzung verurteilt wird oder nicht, ist im übrigen in vielen Fällen nur ein Vorgeplänkel für eine ganz andere Frage. Für die Frage nämlich, ob dem verletzten Kind Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche zuzusprechen sind.

Das aber ist bei den oft schwerwiegenden Folgen der Kinderunfälle eine wirtschaftlich ungeheuer bedeutsame Frage. In diesem, oft vor Gericht auszutragenden Kampf, ist das Kind oft dadurch in einer schlechten Situation, daß ihm erforderliche Beweise, insbesondere Zeugen fehlen.

Das erklärt sich im wesentlichen mit drei Gründen: Einmal sind Kinder oft nur in Begleitung von anderen Kindern. Kinderaussagen aber mißt unsere Rechtsprechung keine oder allenfalls ganz geringe Bedeutung bei.

Kind zweifach benachteiligt

Das Kind könne nicht zuverlässig beobachten und seine Beobachtung wiedergeben, wird argumentiert. Das aber ist ein Widerspruch zu dem, daß man durchaus davon ausgeht, das Kind könne zuverlässig das Verkehrsgeschehen beobachten und deshalb sich entsprechend seiner Beobachtungen und seiner Erkenntnis verkehrsgerecht verhalten.

- Dadurch, daß man dem Kind die Fähigkeit zur zutreffenden Beobachtung des Verkehrsgeschehens zuspricht, benachteiligt man es also zweifach, wenn man ihm nicht auch die Fähigkeit zuspricht, zutreffend wiederzugeben, was es im Verkehr beobachtet hat.
- Zum zweiten sind Kinder oft allein und daher überhaupt nicht in der Lage, Zeugen anzubieten.
- Zum dritten schließlich nützen manche motorisierten Verkehrsteilnehmer die Hilflosigkeit des Kindes aus, die durch den Unfall regelmäßig noch vergrößert wird. Ausgenützt wird die Situation des Kindes, das selbst nicht weiß, was es zur Sicherung seiner Rechte an der Unfallstelle zu tun hat, nämlich Zeugen und eventuell sonstige Beweismittel zu sichern, auch dadurch, daß man das Kind von der Unfallstelle wegbringt. Es sei daher auch in diesem Zusammenhang sehr eindringlich an alle Kraftfahrer appelliert, beim Unfall mit Kindern ganz besonders dem Gebot fairen Verhaltens zu entsprechen.

Dazu gehört, daß am besten die Polizei gerufen, jedenfalls eine Aufnahme der Unfallsituation bei unveränderter Stellung des beteiligten Fahrzeugs und des beteiligten Kindes ermöglicht wird.

Erkennt man, daß der Kinderunfall letztlich unvermeidbare Konsequenz dessen ist, daß das jüngere Kind sich mit letzter Sicherheit im Verkehr noch nicht bewegen kann, so ist anzuerkennen, daß es eine Verpflichtung dieser motorisierten Gesellschaft gibt, wenigstens dafür Sorge zu tragen, daß sich nicht noch der materielle Schaden zusätzlich unheilvoll für das Kind auswirkt.

Dieses Ziel aber kann, wie ausgeführt, bei gegebener Rechtslage nicht so erreicht werden, wie es wünschenswert wäre. Dazu wäre es erforderlich, die Gefährdungshaftung zugunsten jüngerer Kinder, etwa bis zum Alter von zehn Jahren auszudehnen in dem Sinne, daß eine Entlastungsmöglichkeit des Fahrers von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen wird.

Selbst wenn dies im Einzelfall für einen Kraftfahrer eine gewisse Härte sein mag, weil er im Schadenfreiheitsrabattsystem zurückgestuft wird und damit etwas mehr Prämie für sein Kraftfahrzeug zahlen muß, ist das mit Sicherheit das wesentlich geringere Übel. Sonst kann über einem jungen Menschen, für den Rest seines Lebens, das Dunkel wirtschaftlicher Not, die Trauer eines nicht nur physisch, sondern auch materiell beeinträchtigten Lebens liegen. Um einen jetzt so oft in anderem Zusammenhang gebrauchten Werbespruch zu zitieren: Wir haben viel zu tun. Packen wir's an.

Neue Regelung der Kosten für Unfallmietwagen:

Mißstände behoben

Die Kritik des Auto Club Europa an den skandalösen Praktiken im Mietwagengeschäft hatte Erfolg. Am 1. Juli wird eine Vereinbarung zwischen dem Zentralverband der Kraftfahrzeug-Versicherer und dem Verband der Kfz-Vermieter in Kraft treten, die mit den bösen Mißständen Schluß macht. Wie der ACE in der vorangegangenen Nummer des Lenkrad forderte, sind jetzt 14 Gruppen gebildet, in denen Mietwagen-Preise und der Abzug für ersparte Eigenkosten klar geregelt sind. Die Liste dieser Gruppen, die in allen Mietwagengeschäften offenliegt, verhindert künftig, daß Unfallgeschädigte Opfer unseriöser Mietwagenfirmen werden.

Mit diesem Abkommen wird neu und teilweise anders geregelt, was schon seit rund sechs Jahren eingeführt ist, die sogenannte Mietwagenkosten-Übernahmeerklärung. Mit dieser Erklärung verpflichtet sich ein auf Schadensregulierung in Anspruch genommener Versicherer, Kosten des Mietwagens eines Geschädigten direkt dem Kfz-Vermieter zu bezahlen. Der Kunde, der sich für sein unfallbeschädigtes Fahrzeug einen Ersatzwagen anmietet, unterschreibt – außer dem Mietvertrag selbstverständlich – lediglich eine Erklärung, in der er den Versicherer anweist, die Mietwagenkosten direkt an den Vermieter zu bezahlen, wobei er gleichzeitig seine entsprechenden Schadenersatzansprüche sicherheitshalber an den Vermieter abtritt. Das bedeutet zunächst eine Vereinfachung für den Unfallgeschädigten. Die Korrespondenz mit dem Versicherer übernimmt – allerdings nur insoweit – der Vermieter und nicht der Geschädigte selbst.

Weiter aber – und dies ist vor allem für den Geschädigten wichtig – ist geregelt, daß der Versicherer unter Umständen darauf verzichtet, bei Vorlage der Mietwagenrechnung geltend zu machen, der Geschädigte habe sich einen Abzug auf die Mietwagenkosten für ersparte Eigenbetriebskosten gefallen zu lassen. Nach der Rechtsprechung ist ein solcher Abzug in vielen Fällen hinzunehmen und wird mit etwa 15% angesetzt. Dieser Verzicht auf den Abzug für ersparte Eigenbetriebskosten gilt dann, wenn der Geschädigte ein kleineres als sein unfallbeschädigtes Fahrzeug gemietet hat. Dafür wurden 14 Gruppen geschaffen. Für jede Gruppe ist eine andere, zugeordnete Gruppe bestimmt. Nimmt der Geschädigte einen Mietwagen der zugeordneten Gruppe, wird auf den Abzug verzichtet. Sind sowohl das unfallbeschädigte als auch das Ersatzfahrzeug in der niedrigsten Gruppe, wird ebenfalls auf den Abzug für ersparte Eigenbetriebskosten verzichtet. Das ist im Grundprinzip nicht neu, galt vielmehr schon bisher, ist jedoch in den Einzelheiten verbessert und die Skala der Fahrzeuge von unter DM 10 000,– bis über DM 40 000,– stärker aufgefächert, auch in den zugeordneten Gruppen. Ein Beispiel mag verdeutlichen, was hier gemeint ist. Handelte es sich bei dem unfallbeschädigten Fahrzeug um einen BMW 520, so gehört dieser zur Gruppe 9. Wenn der Mieter (Unfallgeschädigte) vermeiden will, daß ihm ersparte Eigenbetriebskosten abgezogen werden, müßte er ein Fahrzeug der Gruppe 7 (oder selbstverständlich niedriger) anmieten. In der Gruppe 7 fin-

→

det sich von der Marke BMW der Typ 316 und 318, ferner etwa der Audi 80 GTE, Ford Taunus 2,3 und Granada 1,7/2,0 sowie Opel-Manta GTE und Rekord Automatic. Eine Neuerung bringt diese Tabelle allerdings insoweit, als auch durchschnittliche Mietpreise angegeben sind. Für ein eben zitiertes Fahrzeug der Gruppe 9 beträgt der Tagesgrundpreis DM 72,50 und der km-Preis DM –,56, für ein Fahrzeug der Gruppe 7 beträgt der Tagesgrundpreis DM 64,–, der km-Preis DM –,47 (jeweils ohne MWSt). Der Vermieter verpflichtet sich nun, seinen im Zeitpunkt der Abrechnung gültigen Mietpreis abzurechnen, keinesfalls aber einen höheren als den durchschnittlichen, in der Tabelle ausgewiesenen Preis. Der Sinn dieser Regelung ist klar: Damit kommt es zu einer Begrenzung der Mietwagenkosten nach oben, womit überhöhten Profiten oder unseriös arbeitenden Mietwagenunternehmen (Lenkrad 2/78) das Handwerk gelegt werden soll.

Begrenzung nach oben

Schließlich bringt die Tabelle gegenüber dem bisherigen Zustand insoweit noch eine Neuerung, als jeweils Neupreise der Fahrzeuge angegeben sind, die – sofern sie nicht ausdrücklich aufgeführt sind – in die jeweilige Gruppe einzuordnen sind. Um nochmals auf die beiden schon zitierten Gruppen zurückzugreifen, bei Gruppe 9 betragen die Neupreise DM 18 001,– bis DM 20 000,–, bei Gruppe 7 DM 14 001,– bis DM 16 000,– (jeweils einschließlich MWSt). Der Preis ist der Grundpreis des Fahrzeugs, bei Automatic-Fahrzeugen mit deren Aufpreis.

Will der Unfallgeschädigte nicht auf den Komfort seines gewohnten Wagens verzichten, also kein kleineres Fahrzeug nehmen, erhält der Vermieter maximal den durchschnittlichen Mietpreis abzüglich 15% für ersparte Eigenbetriebskosten. Für Nebenkosten, wie etwa Haftungsfreistellung, übernimmt der Versicherer pauschal einen Betrag von DM 7,– netto pro Tag. Es ist dies eine Regelung, die in der Praxis über das hinausgeht, was regelmäßig nach der Rechtsprechung durchzusetzen ist.

Wichtig zu wissen ist, daß der Versicherer selbstverständlich nur zahlt im Rahmen gegebener Haftung und daß er dann, wenn er zunächst in Annahme alleiniger Haftung oder einer höheren Haftungsquote seines Versicherungsnehmers die Mietwagenkosten voll oder zu einem hohen Teil ausgeglichen hat, später vom Vermieter den zuviel gezahlten Betrag zurückverlangen kann, wenn sich die ursprünglich angenommene Haftungsverteilung als falsch erweist. Dann zahlt im Endeffekt also doch der Mieter die Mietwagenkosten, sei es auch nur teilweise, je nach dem Prozentsatz, zu dem der gegnerische Versicherer zur Schadensregulierung verpflichtet ist.

Hier liegt daher letztlich der entscheidende Pferdefuß für den Geschädigten. Ihm gegenüber kann der Eindruck erweckt werden, als bringe die Mietwagenkosten-Übernahmeerklärung für ihn keinerlei wirtschaftliches Risiko, keinerlei finanzielle Belastung. Diese Annahme aber ist nur dann richtig, wenn eine Schadensregulierung hundertprozent zu Lasten des eintrittspflichtigen Versicherers zu erfolgen hat. In jedem anderen Fall hat der Unfallgeschädigte damit zu rechnen, daß er einen Teil der Mietwagenkosten selbst zahlen muß.

Nach wie vor Vorsicht geboten

Deshalb gilt nach wie vor der Grundsatz, daß Vorsicht geboten ist, bevor man sich auf irgendwelche, unter Umständen kostspieligen Geschäfte – wie die Anmietung eines Unfall-Ersatzfahrzeugs – einläßt. Das kann unter Umständen teurer kommen. Und eben deshalb, aber nicht nur deshalb, kann es nach wie vor im Einzelfall viel sinnvoller und interessanter sein, keinen Mietwagen zu nehmen, sondern sich den Ausfall des Unfallfahrzeugs dadurch versüßen zu lassen, daß man pro Tag einen Pauschalbetrag an Nutzungsausfallentschädigung begehrt. Über diese Alternative wird selbstverständlich ein Mietwagenunternehmen, zu dem man nach dem Unfall kommt, ebensowenig aufklären wie über das erwähnte Risiko bei nur teilweiser Haftung. Ob und inwieweit solche Risiken vorliegen, darüber kann der Geschädigte letztlich nur einigermaßen zuverlässig Auskunft erhalten, wenn er den Rat eines Rechtsanwalts einholt.

W. Vogt

Mietwagenkosten klar geregelt

Gruppe	Durchschnittl. Mietpreis (ohne Mwst) pro Tag	pro km	Spargruppe	Typen
GRUPPE 1: Neupreis-Basismodell bis zu DM 8500,–	DM 31.50	DM 0,24	1	Autobianchi A 112, British Leyland Mini, Chrysler Simca 1000, Citroen 2 CV, Dyane 6, Datsun Cherry, Fiat 126, 127, 128 1,1, 133 Seat 1100 Z, Lada 1200, Mazda 1000, Renault R 4, Skoda S 100, 105, 110, 120, Toyota 1000, VW 1200, Polo
GRUPPE 2: Neupreis DM 8501,–/DM 10 000,–	DM 39,50	DM 0,29	1	Alfasud, Audi 50, Austin Allegro, Chrysler Simca 1100, Citroen GS, Datsun Cherry 1000/1200, 120 Y, Fiat 125 Polski, Ford Fiesta, Escort, Honda Civic 1200, Lada 1500, Mazda 1300, 323-1,0;1,3, Opel Kadett, Peugeot 104, Renault R5/R6, Toyota Corolla 1200, VW Derby, Golf
GRUPPE 3: Neupreis DM 10 001/DM 11 000,–	DM 47,50	DM 0,37	2	Austin Allegro 1,5, Maxi, Datsun 160 J, Fiat 128 1,3 Berlinetta, 131 Mirafiori, Ford Taunus 1300, Escort Automatic, Honda Civec 1500, Mazda 818, Mitsubishi Lancer, Opel Ascona 1200, Kadett Automatik, Renault R4 TS, Volvo 66, VW Golf S/D
GRUPPE 4: Neupreis DM 11 001/DM 12 000,–	DM 50,50	DM 0,37	2	Audi 80 – 55 PS, Leyland Triumph, Spitfire, BMW 1502, Chrysler Simca 1307, Datsun 180 B, Fiat 131 Mirafiori 1,6, Taunus 1,6, Capri, Honda 1600, Mazda 616, Mitsubishi Celeste, Galant Sigma, Opel Ascona 1,6, Kadett Caravan, Peugeot 304, Renault R 12, R 14, Toyota Corolla, Carina, VW Passat, Golf S Automatik
GRUPPE 5: Neupreis DM 12 001/DM 13 000,–	DM 53,00	DM 0,41	2	Alfa Romeo Giulia Super, Audi 80 S – 75 PS, Chrysler Simca 1609, 1610, Fiat 132, Ford Taunus 1,6 Automatik, Opel Manta, Ascona 1,9, Peugeot 304 D, Saab 96, VW 181, Passat 85 PS, Passat Automatik
GRUPPE 6: Neupreis DM 13 001/DM 14 000,–	DM 55,50	DM 0,43	3	Audi 80 S Automatik, Chrysler Simca 1308, Ford Taunus 2.0, Mazda 929, Opel Record 1,7/1,9/2,0, Ascona 1,9 Automatik, Manta Automatik, Renault R 15, R 16, Toyota Corona/Celica, Volvo 343, VW Golf GTI, Scirocco
GRUPPE 7: Neupreis DM 14 001/DM 16 000,–	DM 64,00	DM 0,47	5	Audi 80 GTE, BMW 316, 318, Leyland MG-B, Datsun 240 KGT, Ford Capri 2,0/2,3, Taunus 2,3, Turnier, Granada 1,7/2,0, Opel Manta GT/E, Rekord Caravan, Rekord Automatik, Peugeot 504 GL/D, Renault R 17, Toyota Celica GT, Cressida, VW-Bus
GRUPPE 8: Neupreis DM 16 001/DM 18 000,–	DM 65,–	DM 0,51	6	Alfa Romeo Alfetta, Audi 100/SE, 100 Automatik, BMW 320, 518, 2002, Leyland Triumph, TR 7, Chrysler Bagheera/1610-2,0, Citroen CX 2000, Ford Capri 3,0, Granada 2,3, Granada 2,0 Automatik, Lancia Beta, Opel Rekord, 2,1 D, Peugeot 504 GL/D, Renault R 20, Toyota Celica GTI, Volvo 242
GRUPPE 9: Neupreis DM 18 001/DM 20 000,–	DM 72,50	DM 0,56	7	Audi 5 E Automatik, BMW 520, 323, 320 Automatik, Citroen CX 2200 D, Daimler Benz 200, 200 D, Opel Commodore 2,5, 2,5 Automatik, 2,8, Peugeot 504 TI, Renault R 30, Saab 99
GRUPPE 10: Neupreis DM 20 001/DM 22 000,–	DM 78,00	DM 0,62	8	BMW 520 Automatik, Citroen CX 2400, Daimler Benz 200 D, 240 D, 230, 230 Automatik, 200 Automatik, Ford Granada 2,6, 2,8, 3,0, Mazda RX-5
GRUPPE 11: Neupreis DM 22 001/DM 26 000,–	DM 93,50	DM 0,62	9	Audi NSU Ro 80, BMW 525, 525 Automatik, 528, 2500, Daimler Benz 250, 250 Automatik, 230 C, 300 D, Datsun 260 Z, Opel Commodore GS/E, Admiral, Peugeot 604, Porsche 924, Renault Alpine A 110, Saab EMS, GLE, Toyota Land Cruiser, Volvo 264
GRUPPE 12: Neupreis DM 26 001/DM 30 000,–	DM 103,50	DM 0,79	10	BMW 2,8, 728, Leyland Range-Rover, Daimler Benz 280, 280 Automatik, 280 E, 280 C, Lancia Beta Montecarlo, Opel Diplomat, Peugeot 504 V 6, Volvo 264 CL 265
GRUPPE 13: Neupreis DM 30 001/DM 40 000,–	DM 106.50	DM 0,79	11	BMW 3,0, 3,0 Automatik, 730, 730 Automatik, 733, Citroen CX Prestige, Daimler Benz 280 S, 280 S Automatik, 280 SE, 280 CE, 350 SE, Fiat 130, Opel Diplomat 2,8 E, V 8, Porsche 911, Renault Alpine A 350, Volvo 262 C
GRUPPE 14: Neupreis DM über 40 000,–	DM		13	BMW 3,3, 630 CS, 633 CSI, Daimler Benz 450 SE, 280 SLC, 450 SL, 350 SLC, 600, Porsche Carrera, Turbo, 928

Kommentar

Salto mortale im Rechtsschutz

Er sei, so schrieb der Mann seiner Rechtsschutzversicherung, auf einer Landstraße aus eigenem Verschulden ins Schleudern gekommen, da die Straße vereist gewesen sei. Das schleudernde Fahrzeug sei von der Straße abgekommen, in eine links neben der Straße verlaufende, tiefe Ackerfurche geraten und habe sich dadurch überschlagen. Er wolle wissen, so schrieb der Mann weiter, ob man nicht den „Besitzer des Akkers in irgendeiner Weise schadensersatzpflichtig machen" könne. Denn hätte sich diese tiefe Ackerfurche nicht direkt neben der Straße befunden, hätte sich sein Fahrzeug sicherlich nicht überschlagen, und er wäre mit einem wesentlich geringfügigeren Schaden davongekommen.

Weh dem, der heut noch Landwirt ist

Weh dem, der heut noch Landwirt ist, könnte man hierzu sagen. Nur weil er in Ausübung seiner beruflichen – volkswirtschaftlich unerläßlichen – Tätigkeit eine Furche in seinen Acker gezogen hatte, deshalb soll er schadensersatzpflichtig sein? Das kann doch wohl nicht richtig sein, und es ist natürlich auch nicht richtig. Es gibt, dies sei gleich gesagt, selbstverständlich keinerlei Möglichkeit, den nichts ahnenden Bauern, der direkt neben einer Straße eine tiefe Furche in seinen Acker zog, deswegen auf Schadensersatz in Anspruch zu nehmen.

Mentalität weit verbreitet

Wenn wir dennoch über diese Angelegenheit schreiben, so nicht, um zu sagen, der, der so fragte, sei dumm gewesen. Hinter dieser Art der Fragestellung steckt vielmehr eine Mentalität, die inzwischen leider ziemlich weit verbreitet ist. Es steckt dahinter die Meinung, es gebe wohl keinen Schaden mehr, für den man nicht irgendeinen anderen oder dessen Versicherung verantwortlich machen könne – auch wenn er noch so sehr selbstverschuldet sei. Man sieht nur noch, daß eine bestimmte Ursache (hier die tiefe Ackerfurche) bei der Entstehung oder Vergrößerung eines Schadens mitgewirkt hat. Aber allein solche Ursächlichkeit begründet noch keine Verantwortlichkeit dafür, daß einem anderen Schaden entstand. Grundsätzlich setzt eine Verpflichtung zur Schadensersatzleistung ein Verschulden voraus, also ein Verhalten, das gegen Regeln der Rechtsordnung verstößt oder sozial nicht angemessen ist.

Haftungs-Ausnahmen

Ausnahmsweise gibt es einige Fälle, wo allein aus dem Gesichtspunkt der besonderen Gefährlichkeit eines bestimmten Verhaltens oder eines bestimmten Zustands eine Haftung vom Gesetz bestimmt wird (Gefährdungshaftung). Das ist z. B. der Fall beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, Schienenfahrzeugen und Seilbahnen. Aber hier wird das Erfordernis des Verschuldens ersetzt durch das Erfordernis, daß ein besonders gefährliches Verhalten oder ein besonders gefährlicher Zustand vorliegen müsse. Es wird daher gehaftet, wenn z. B. beim Betrieb von Kraftfahrzeugen sich ein Schaden ereignet. Denn dann hat sich die beim Kraftfahrzeug immer vorhandene Gefährlichkeit, die damit zusammenhängt, daß erhebliche Geschwindigkeiten entwikkelt werden können, in einem Einzelfall konkretisiert. Es müßte einleuchten, daß hiervon verschieden ist das, worum es hier geht, daß nämlich der Landmann zur Bestellung seines Feldes pflügen muß.
Es ist nicht zu verkennen, daß unsere Zeit bestimmt ist durch ein Denken, das eine Absicherung gegen Schaden nach allen Seiten sucht und häufig schon findet. Im Bereich der sozialen Absicherung der Existenz ist dies wichtig und unverzichtbar. Doch sollte uns trotz allem noch der Blick dafür erhalten bleiben, daß es auch heute noch Situationen gibt, in denen man einen Schaden allein verschuldet oder verursacht und ihn daher auch allein zu tragen hat.

W. V.

Neuere Untersuchungen des Verbandes der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrsversicherer zeigen, daß in einigen Staaten die gesetzlichen Mindestversicherungssummen immer noch völlig unzureichend sind. Eine europäische Konvention, die schon 1973 im Straßburger Europarat von der Bundesrepublik unterzeichnet worden ist, könnte zwar Abhilfe schaffen, liegt aber unverändert in den Schubladen, weil noch immer einige der Mitgliedstaaten des Europarates abweichender Auffassung sind.

Die landläufige Meinung, mit der grünen Versicherungskarte seien bei einer Fahrt ins Ausland alle Probleme aus der Welt geschafft, ist völlig falsch. Deutsche Urlauber und Autoreisende, die mit dem Pkw das Ausland besuchen, sind fast ausnahmslos durch die eigene Haftpflichtversicherung gegen die Folgen eines von ihnen im Ausland verursachten Unfalls ausreichend gesichert, zumal es in der Bundesrepublik Deutschland üblich geworden ist, sich über die Mindestdeckungssummen hinaus mit einer Millionen-Pauschaldeckung zu versichern.

Diese Deckung gilt dann für ganz Europa, soweit es nicht der Versicherungsvertrag – was aber sehr selten ist – ausschließt. Einige europäische Länder haben für Personen- oder Sachschäden eine unbeschränkte Haftung in der obligatorischen Versicherung verankert. In diesen Ländern würde sich dann sogar der Versicherungsschutz auf die unbeschränkte Summe des Besuchslandes ausdehnen.

Buntes Zahlenbild der Versicherungssummen

Anders sieht es dagegen aus, wenn deutsche Autotouristen im Ausland in einen unverschuldeten Unfall verwickelt werden. Bis auf wenige Ausnahmen – beispielsweise Portugal – gibt es jetzt fast in allen Urlaubsländern die Versicherungspflicht für die Einheimischen. Deshalb wird das Mitführen der „Grünen Karte" in den EG-Ländern auch gar nicht mehr verlangt.

Grüne Versicherungskarte löst nicht alle Probleme:

Eigenschutz ist besser

Wann Unfallopfer in Europa gleich entschädigt werden, steht in den Sternen der EG

Bei Autoreisen ins Ausland ist Vorsicht geboten. In der Bundesrepublik ist die Fahrzeugversicherung für jedermann eine Selbstverständlichkeit. Die Pflichtversicherungssummen gewährleisten eine stattliche Schadendeckung. Im Ausland sieht es da häufig ganz anders aus. In den meisten Urlaubsländern gibt es jetzt zwar eine Versicherungspflicht für einheimische Autofahrer, jedoch sind die gesetzlichen Regelungen in vielen Punkten sehr verschieden.

Allerdings ist es auch noch im letzten Jahr passiert, daß beispielsweise die italienischen Behörden das Nichtmitführen der Karte mit Strafverfahren geahndet haben. Um vor unliebsamen Überraschungen an der Grenze und bei Unfällen sicher zu sein, empfiehlt der ACE den Autotouristen, sich die grüne Versicherungskarte vor Reiseantritt zu besorgen. Von allen Versicherten werden diese Karten kostenlos und meist für die Dauer von zwei oder drei Jahren ausgestellt. Der Brief oder der Anruf bei der Versicherung lohnt sich bestimmt.

Die bestehende Versicherungspflicht hilft dort wenig, wo die gesetzlichen Vorschriften und Auflagen drastisch voneinander abweichen. So deckt beispielsweise die Pflichtversicherung in Großbritannien, Israel und Spanien Sachschäden überhaupt nicht. Geschäftsreisende und Urlauber können also bei unverschuldeten Autounfällen böse Überraschungen erleben, denn über manche neuere Regelungen herrschen falsche Vorstellungen.

In einigen Ländern sind die Deckungssummen sehr niedrig: Griechenland 12 000 Mark; Irland 4000 Mark; Italien 12 000 Mark; Norwegen 60 000 Mark; Türkei 200 Mark (!). Ähnlich sieht es aus bei einem möglichen Personenschaden, der pro Person etwa in Griechenland auf 24 000 Mark, in Italien auf 50 000 Mark und in der Türkei auf nur 500 Mark begrenzt ist.

Häufig lassen die Fahrzeughalter nun im Besuchsland ihre Wagen nur nach diesen Mindestdeckungssummen versichern. Somit ist es durchaus denkbar, daß ein deutscher Urlauber Ersatz vom Haftpflichtversicherer des ausländischen Unfallverursachers lediglich bis zur Höhe dieser Summen erhält und darüber hinaus leer ausgeht, weil der Schadenverursacher aus eigener Tasche den darüber hinausgehenden Schaden nicht bezahlen kann.

Noch kein fertiger Vorschlag

Daß Verkehrsopfer im Ausland besser geschützt werden müssen, forderte der Auto Club Europa schon lange. Bereits im April 1973 lag eine entsprechende Konvention im Straßburger Europarat auf dem Tisch, die sich zum einen mit der Versicherungspflicht in den EG-Staaten befaßt, zum ande-

ren mit der Einführung ausreichender Mindestversicherungssummen. Die seinerzeit von der Bundesrepublik (Karl Moersch), Norwegen und der Schweiz unterzeichnete Konvention wartet bislang noch immer auf die Verabschiedung. Damit sie in Kraft treten kann, muß sie von drei EG-Staaten ratifiziert werden. Bonn wartet noch die Entwicklung ab.



„Nichts sagen. Ich bin seine Frau."

Bundesregierung an Harmonisierung interessiert

Ebenso wie die Schweiz, die das Ratifikationsverfahren schon eingeleitet hat, ist die Bundesregierung an einer europäischen Harmonisierung des Kraftfahrzeug-Haftpflichtrechts interessiert. Freilich würde die Harmonisierung im Sinne des Straßburger Übereinkommens eine nicht unwesentliche Änderung des geltenden Kfz-Haftpflichtrechts erforderlich machen, die sich insbesondere auf die Prämienhöhe auswirkt. Erst wenn sich durch entsprechende Schritte mehrerer europäischer Staaten eine klare Linie auf der Basis des Übereinkommens abzeichnet, will die Regierung in Bonn die erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen einleiten.

Was die Einführung eines gleichwertigen Versicherungsschutzes in allen Ländern der Gemeinschaft betrifft, steht der EG-Zug auch hier alles andere als unter Volldampf. Schon vor Jahresfrist bekundete Dr. Dietrich Stüben von der Brüsseler EG-Kommission, daß die Arbeiten nicht sehr weit fortgeschritten sind: „Die Gemeinschaft denkt zwar nicht in Jahrhunderten wie die katholische Kirche, aber sie denkt in längeren Zeiträumen als Jahresabständen."

Was Dr. Stüben damals erklärte, gilt heute genauso. Auch im vergangenen Jahr konnte dem Ministerrat kein fertig formulierter Vorschlag übermittelt werden. Wann nun Unfallopfer in Europa mit gleichen Entschädigungen für gleiche Schäden rechnen können, steht weiterhin in den Sternen der EG. Bei dem bunten Zahlenbild der unzureichenden Mindestversicherungssummen wird deutlich, welche Bedeutung der eigenen Vorsorge zukommt. Wie leicht kann aus einem Urlaub eine Katastrophe werden, wenn die Versicherung des Schadenstifters für einen total beschädigten teuren Wagen wenig oder gar nichts zahlt, oder bei schweren Personenschäden mit Dauerfolgen nur eine geringe Höchstentschädigung leistet. Ganz abgesehen von der Schwierigkeit, im Ausland einen Ersatzanspruch durchzuboxen.

Daher ist es vor allem in Ländern, in denen noch kein oder nur ein unzureichender Haftpflichtversicherungs-Zwang besteht, empfehlenswert, eine Vollkasko- und Insassen-Unfallversicherung sowie einen Rechtsschutzvertrag abzuschließen.

Wer sich dazu entschließt, sollte sich jedoch vorher von seinem Versicherungsfachmann beraten lassen (für ACE-Mitglieder bei der Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung AG), ob nicht eine Vollkasko-Ganzjahresversicherung günstiger ist. Denn unter bestimmten Voraussetzungen werden die schadenfreien Jahre aus der Kfz-Haftpflichtversicherung angerechnet.

JMS



Das ist passiert:

Ein Pkw-Fahrer hatte innerorts auf der Fahrbahn eine Fußgängerin angefahren. Obwohl er den Unfall bemerkt hatte und damit rechnete, daß die Fußgängerin verletzt sei, setzte er seine Fahrt mit etwa 60 km/h fort. Er wurde wegen unerlaubten Entfernens von der Unfallstelle in einem Strafverfahren verurteilt. Der Haftpflichtversicherer seines Fahrzeugs versagte ihm den Versicherungsschutz und kündigte an, er werde bis zum Betrag von DM 5000,– Ersatz seiner Aufwendungen für die Regulierung des Schadens der Fußgängerin verlangen. Der Pkw-Fahrer wollte dies nicht gelten lassen.

Das ist die Frage:

Führt Unfallflucht zur Versagung des Versicherungsschutzes und damit dazu, daß der schuldige Fahrer bis zu bestimmten Höchstgrenzen seinem Versicherer Ersatz zu leisten hat für dessen Regulierungsaufwand?

Das ist die Antwort:

Unerlaubtes Entfernen von der Unfallstelle stellt eine vorsätzliche Obliegenheitspflichtverletzung dar. Das bedeutet eine vorsätzliche Verletzung der aus dem Versicherungsvertrag folgenden Verpflichtung, zur umfassenden Aufklärung des Unfalls beizutragen. Nach inzwischen feststehender Rechtsprechung führt allerdings nicht jedes unerlaubte Entfernen von der Unfallstelle zu einem Verlust des Versicherungsschutzes. Es muß sich vielmehr um einen Fall handeln, durch den das Interesse des Versicherers an Aufklärung des Unfallhergangs konkret beeinträchtigt wird und wobei den betroffenen Pkw-Fahrer eine schwere Schuld trifft.

Dies ist der Fall, wenn ein Kraftfahrer innerhalb geschlossener Ortschaften mit etwa 60 km/h auf der Fahrbahn eine Fußgängerin anfährt. Hier kann ein Mitverschulden der Fußgängerin in Betracht kommen. Etwa, indem sie plötzlich, ohne für den Kraftfahrer erkennbar, die Fahrbahn betrat. Andererseits kann eine verspätete Reaktion des Kraftfahrers darauf vorliegen, daß der Fußgänger die Fahrbahn betreten hatte. Für die Aufklärung des Unfallhergangs ist es daher wichtig zu wissen, ob der Kraftfahrer möglicherweise übermüdet war oder unter Alkoholeinfluß stand. Wer feststellt, daß er einen Menschen angefahren hat, trotzdem aber weiterfährt, den trifft auch eine schwere Schuld an diesem Vorgang. Deshalb kann in solchem Fall Versicherungsschutz versagt werden (OLG München, Urteil v. 1. 4. 77 – 10 U 4488/76).

Das ist passiert:

Zwei Freunde arbeiteten für einen Verlag als Zeitschriftenwerber. Der eine – er sei Werber genannt – in einem festen Arbeitsverhältnis, der andere – er sei Helfer genannt – nur gelegentlich für den Werber. Dem Werber stand für seine Tätigkeit ein Fahrzeug des Verlags zur Verfügung. Als dieses einen Unfall erlitt, beauftragte er den Helfer, bei einer Mietwagenfirma einen Mietwagen anzumieten. Im Endeffekt zahlte der Verlag die Kosten dieses Mietwagens nicht, das Mietwagenunternehmen nahm den Helfer auf Zahlung in Anspruch.

Das ist die Frage:

Wer hat die Kosten eines Mietwagens zu bezahlen, der in Untervollmacht angemietet wurde?

Das ist die Antwort:

Wer mit wirksamer Vollmacht handelt, verpflichtet den, der die Vollmacht erteilt hat, § 164 BGB. Wenn daher der Verlag dem Werber Vollmacht erteilt hatte, im Falle eines Unfalles einen Mietwagen zu nehmen und der Werber in Ausübung dieser Vollmacht den Helfer beauftragte, einen Mietwagen anzumieten, so liegen zwei wirksame Vollmachtsverhältnisse vor, zu zahlen hat der Verlag.

Handelte der Werber auf eigene Faust, also ohne entsprechende Vollmacht des Verlags, gab er aber dem Helfer wirksam Vollmacht, einen Mietwagen anzumieten, so kommt es darauf an, wen der Helfer als Mietpartei bezeichnete. Bezeichnete er den Verlag als Mietpartei, ohne darauf hinzuweisen, daß der Werber dazwischengeschaltet war, dann würde er selbst als vollmachtloser Vertreter haften, § 179 BGB. Bezeichnete er den Werber als Mietpartei, haftete dieser, nicht aber der Verlag.

Lag weder eine wirksame Vollmacht des Verlags an den Werber noch seitens des Werbers an den Helfer vor, dann selbstverständlich hätte allein der Helfer den Preis für den Mietwagen zu bezahlen.

So wichtig wie es ist, bei Handeln in Vertretung diese vom Bundesgerichtshof gebilligten Grundsätze zu kennen, so wichtig ist andererseits auch, daß man jeweils in der Lage sein muß, notfalls zu beweisen, daß eine wirksame Bevollmächtigung vorliegt. Der beste Beweis hierfür ist immer noch eine schriftliche Vollmacht, die man sich daher auf jedem Fall geben lassen sollte (Urteil des Bundesgerichtshofs vom 25. 5. 77 – VIII ZR 18/76).

Das ist passiert:

Ein junger Mann hatte sich einen gebrauchten Porsche gekauft. Das Fahrzeug wurde über eine Teilzahlungsbank finanziert. Deshalb mußte zugunsten der Bank eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen werden.

Wenige Wochen nach dem Kauf, an einem Juni-Abend gegen 19 Uhr, kam der stolze Porschebesitzer bei starkem Regen und einer Geschwindigkeit von 110 km/h infolge Aquaplaning ins Schleudern. Der Wagen kam von der Fahrbahn ab und bohrte sich in die Böschung. Die Reparaturkosten beliefen sich auf DM 13 000,– der Schaden an der Böschung betrug DM 20,–. Gegen 22.40 Uhr meldete eine Bekannte des Klägers den Unfall der Polizei. Er hatte schließlich ein Bußgeld von DM 40,– zu bezahlen. Der Kaskoversicherer, auf Zahlung in Anspruch genommen, verweigerte diese mit der Begründung, der Fahrer hätte an der Unfallstelle warten müssen, bis die Polizei kam. Da er dies nicht tat, habe er seine versicherungsvertragliche Aufklärungspflicht verletzt.

Das ist die Frage:

Entfällt Kaskoversicherungsschutz, wenn nach einem Alleinunfall der Pkw-Fahrer sich von der Unfallstelle entfernt und wenn der Unfall auf Schleudern nach Aquaplaning bei 110 km/h zurückgeht?

Das ist die Antwort:

In der Kasko- wie in der Haftpflichtversicherung besteht gem. § 7 I 2 Satz 3 AKB die Verpflichtung jeder versicherten Person, zur Aufklärung des Unfalls beizutragen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß die versicherungsvertragliche Aufklärungspflicht jedenfalls nicht weitergeht als die in § 142 StGB (unerlaubtes Entfernen von der Unfallstelle) festgelegte Warte- oder Rückkehrpflicht nach dem Unfall. Da diese Vorschrift das Interesse der (anderen) Unfallbeteiligten daran schützt, eventuelle Schadensersatzansprüche beweismäßig abzusichern, findet die Vorschrift grundsätzlich keine Anwendung beim Allein- oder Eigenschaden.

Das gilt auch, wenn ein Fahrzeug – etwa an eine Bank – sicherungsübereignet ist.

Denn „Eigentum" im Sinne des § 142 StGB ist in einem wirtschaftlichen und nicht im rechtlichen Sinne zu verstehen, so daß der Sicherungsgeber oder Vorbehaltskäufer als Alleingeschädigter anzusehen ist. Wegen des Reparaturschadens am Auto konnte dem Porschefahrer daher nicht der Vorwurf gemacht werden, er habe sich unerlaubt von der Unfallstelle entfernt. Das gleiche gilt aber für den Schaden an der Böschung, der so geringfügig ist, daß auch hier der Vorwurf strafbaren Verhaltens nicht erhoben werden kann, weshalb der Vorwurf entfällt, es sei die Aufklärungspflicht verletzt worden.

Schließlich kann auch nicht gesagt werden, daß der Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt wurde, was gemäß § 61 VVG allein zur Leistungsfreiheit des Versicherers führen würde. Die Tatsache allein, daß bei starkem Regen und Aquaplaninggefahr mit 110 km/h gefahren wurde, reicht zu dieser Feststellung nicht aus. Es gibt nämlich keinen Erfahrungssatz, daß diese Geschwindigkeit allgemein überhöht war. Zwar ist nach Untersuchungen schon ab 90 km/h auf nasser Fahrbahn eine Notbremsung nicht mehr möglich, ohne daß das Fahrzeug ausbricht. Aquaplaning jedoch tritt nur auf, wenn der Reifen das Wasser auf der Fahrbahn nicht mehr aufnehmen und ableiten kann. Deshalb mußte auch festgestellt werden, wie tief die auf der Fahrbahn vorhandene Wasserdecke war und wie intensiv der Regen. Bei Platzregen oder einem plötzlich starken Wolkenbruch, durch den größere Wasseransammlungen auf die Fahrbahn kommen, kann allerdings eine solche Geschwindigkeit ein grob fahrlässiges Verhalten sein.

OLG Nürnberg, Urteil v. 17. 2. 1977 – 8 U 83/76.



Streß auf der Urlaubsfahrt

von Joachim M. Strampp

Unter den Straßen Europas gilt sie als Killer Nummer eins: Die „Autoput" durch Jugoslawien. Im Hochsommer, so sagt die Statistik, kommen täglich zehn Menschen auf dieser über 1000 Kilometer langen Strecke ums Leben. Oft sind die Jugoslawen deshalb in ungerechter Weise in internationalen Verruf geraten, denn die über 30 000 Transit-Fahrzeuge, die im Sommer täglich über ihre Autoput rollen, haben sie nicht gerufen. Der Straße selbst ist die traurige Unfallbilanz nicht anzulasten. Sie ist vielmehr eine jener Pisten, auf der sich der Streß der Urlaubsfahrt besonders negativ auswirkt. Streß im Auto – längst eine Alltagserscheinung – kann aber zumindest auf der Urlaubsfahrt vermieden werden.

Der erste Urlaubstag ist für die Autofahrer nicht selten ein harter Arbeitstag mit Überstunden. Da fahren manche mit einem Ziegelstein auf dem Gaspedal, bleiben bis zur vollen Erschöpfung am Steuer und halten sämtliche Warnschilder für Beiträge zur modernen Kunst. So hat denn auch jene Autoput ihr blutiges Image den Automobilisten selbst zu verdanken. Das einzig Gefährliche an der Strecke ist die lange, schnurgerade Zweispurigkeit. Sie läßt bei der hochsommerlichen Verkehrsdichte nur monotones Kolonnenfahren zu. Die Folge sind typische Streßerscheinungen: Ermüdung der Fahrer, nachlassende Konzentration und riskantes Ausscheren aus der Kolonne.

Zehn Stunden Autobahn ohne Pause

Auf dem Weg in den sonnigen Süden sitzen die Autofahrer schon auf der Autobahn zehn Stunden hinter dem Steuer, sind oft unausgeschlafen und fahren bis zu 1000 Kilometer ohne Pause. Zu diesem Ergebnis kommt eine Untersuchung der renommierten Kölner Forschungsgemeinschaft „Der Mensch im Verkehr".
In Zusammenarbeit mit dem Reifenhersteller Uniroyal loteten die Verkehrspsychologen an sechs Wochenenden in der Hauptferienzeit den Urlaubsstrom aus. 28 Experten beobachteten im Großeinsatz auf Rast- und Parkplätzen das Verkehrsverhalten von über 6000 Autofahrern und befragten rund 2000 Reisende. Außerdem wurden noch Urlauber vor, während und nach ihrem Urlaub interviewt. Sinn dieser bisher einmaligen Aktion war, neue Aufschlüsse über das Verhalten, die Gewohnheiten und Probleme der Auto-Urlauber zu bekommen.
Mit Auto, Bahn und Flugzeug gehen auch in diesem Jahr wieder über 25 Millionen Bundesbürger, darunter fünf Millionen Kinder bis 14 Jahre, auf die Urlaubsreise. Beliebteste Autofahrer-Ziele sind Spanien, Frankreich, Jugoslawien und Italien. Insgesamt fahren immer weniger Deutsche per Bahn in den Urlaub. Wie viele sich genau mit dem Auto auf den Weg machen, läßt sich nur sehr schwer ermitteln. Sicher allerdings ist eines: Das Verkehrsaufkommen steigt ständig.
1985, so haben Wissenschaftler errechnet, werden von 1000 Einwohnern in der Bundesrepublik zwischen 18 und 65 Jahren 577 ein Auto besitzen. Das heißt: Weniger als zwei Personen teilen sich ein Auto. „Streß auf der Straße" – längst kein Schlagwort mehr – sondern Alltag. Wir alle kennen das bestens: Rush Hour, Stop-und-Go-Verkehr, Stauung, Anfahren, Kuppeln, Schalten, Stop. Das kostet Nerven, zehrt an der psychischen und physischen Substanz. Wissenschaftler haben bewiesen, diese Faktoren beeinflussen die Konzentration – also die Sicherheit.
Denn in Streßsituationen wird der Pulsschlag beschleunigt, die Atmung wird intensiver. Das Herz wird stärker belastet, die Gehirnströme verändern sich ungünstig. Das alles heißt: Je höher die Belastung, desto häufiger werden Fehler gemacht. Das „streßreduzierende" Auto ist eine zwingende Forderung. Denn das Auto ist und bleibt ein Stück Freiheit, Unabhängigkeit. Die wenigsten wollen und werden darauf verzichten. Am allerwenigsten zur Urlaubsfahrt. Dort aber ist der geschilderte Streß am größten.

Wirkung von Streß oft unterschätzt

Die Auswirkung von Streß auf das Fahrverhalten wird sicherlich oft unterschätzt. Dabei spielt die Frage eine Rolle, ob wenig „belastbare" Menschen auch weniger sichere Autofahrer sind.
Um dieses Problem zu klären, wurden an der Universität Wien, in Zusammenarbeit mit dem Verkehrspsychologischen Institut des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, Gruppen von Fahrern „mit geringer Reaktionssicherheit in Streßsituationen" und mit „hoher Reaktionssicherheit in Streßsituationen" miteinander verglichen.
Die Fahrer wurden einer einstündigen Fahrverhaltensbeobachtung in ihrem eigenen Pkw auf einer standardisierten Fahrstrecke zu gleicher Zeit und unter gleichbleibenden Verkehrsbedingungen unterworfen.
Generell sind die geringer belastbaren Fahrer durch schlechtere Leistungen gekennzeichnet; dies zeigt sich deutlich bei „Sichern", „Zögern", „Spurgenauigkeit", „Gefährden", „Geschwindigkeit", „Reaktionsweise" und „Überholen" (vorsichtig – riskant). Eine



Streßsituation führt bei geringer belastbaren Fahrern zu einer deutlich stärkeren Aktivierung als bei höher belastbaren Personen. Niedrig belastbare Fahrer verfügen über deutlich weniger freie Aufmerksamkeit als höher belastbare Fahrer.
Zum Testen dieser Vorgänge und für den Streßabbau wandten Wissenschaftler die Biofeedback-Training-Methode an. Angeschlossen an ein elektronisches Gerät, das den elektrischen Hautwiderstand an zwei Fingern mißt, können Autofahrer den Grad ihrer emotionalen Erregung auf einer Meßskala ablesen und gleichzeitig durch akustische Signale des Gerätes Entspannung trainieren.

Entspannung trainierbar?

Warum soll man diese Anti-Streß-Methode nicht jenen allgemein zugänglich machen, die am meisten unter der „Krankheit des Jahrhunderts" leiden, den Kraftfahrern? –, dachte sich der Frankfurter Reifenhändler Werner Münch. Schon vor zwei Jahren verlieh er die 500 bis 600 Mark teuren, von der NASA entwickelten Kleingeräte an interessierte Berufsfahrer und Verbände.
Die Analyse über die sommerliche Völkerwanderung auf Deutschlands Straßen und Autobahnen wird die Forscher noch geraume Zeit beschäftigen. Schon heute aber zeigt sich: Vor der Sonne kommt der Streß, vor dem Strand die Strapaze. Denn 59 Prozent der Fahrer spulen die Strecke allein ab, ohne Abwechslung am Steuer. Einige Gastarbeiter aus den Balkanländern gaben in der Untersuchung der Kölner Forschungsgemeinschaft an, die 1600-Kilometer-Strecke in ihre Heimat in einem Zug durchzufahren. Nur alle drei Stunden, so fanden die Forscher heraus, wird eine kurze Pause gemacht. An den Raststätten sind das im Schnitt 29 Minuten bei der Hinfahrt und 25 Minuten bei der Rückfahrt. Allerdings gehen bei einem solchen Stopp bereits zehn bis zwölf Minuten fürs Tanken drauf. Für die Erholung und Entspannung bleibt also nur wenig Zeit. „Im Grunde wollen die Leute lieber weiterfahren, um schneller am Ziel zu sein. Aber weil ja so viel von notwendigen Fahrtunterbrechnungen geredet wird, verschafft man sich ein Pausenalibi", so glauben die Psychologen.

Brote werden im Stehen verdrückt

Die Beobachtung zeigte: In den Pausen wird nur das Allernötigste erledigt. Zur Entspannung, zu Fitness-Übungen werden sie kaum genutzt. Ängstlich bleiben die Urlauber in der Nähe ihres Gefährts, „machen aus dem Auto einen Tresor für ihr Reisegepäck". Die Kölner Forscher: „Der Wagen ist ein Stückchen Heimat, das man mitgenommen hat, man bleibt mit ihm wie durch eine unsichtbare Nabelschnur verbunden."
Das geht so weit, daß auf Rastplätzen aufgestellte Picknickbänke und Tische, die mehr als fünf Meter vom Auto entfernt sind, nicht mehr „angenommen" werden – die Autofahrer verdrücken die mitgebrachten Brote lieber im Stehen und näher am Auto. Diese und andere Beobachtungen wollen die Psychologen der Forschungsgemeinschaft in einer Empfehlung zusammenfassen, wie die Rastplätze anders gestaltet werden könnten.
Gründlich und ausgiebig sind die Vorbereitungen der deutschen Ferienfahrer. Fast die Hälfte schließt eine Zusatzversicherung ab, 88 Prozent geben vor dem Start ihren Wagen zur Inspektion in die Werkstatt. Jeder neunte läßt sich vorher neue Reifen aufziehen. Während der Fahrt – ein Viertel bricht übrigens nachts auf – informieren sich 87 Prozent fast regelmäßig über die Verkehrslage, stellte die Forschungsgemeinschaft fest.
Hören sie dann im Autoradio von einem Stau, fällt ein Drittel die Entscheidung, weiterzufahren. Ein Viertel wartet ab und macht eine Pause. Aber die Hälfte entschließt sich zu einem Umweg. Erstaunlich, denn eigentlich bevorzugen 80 Prozent aller Urlaubsfahrer eine möglichst schnelle und nur 17 Prozent eine landschaftlich reizvolle Strecke.

86 Prozent ohne Routenkarte

Das befürchtete Gedränge auf den Autobahnen wird noch erhöht durch die Baustellen im Bundesgebiet, von denen allzu viele während des Ferienansturms bestehen bleiben. Auch ohne Baustellen sind als größte Brennpunkte für Staus das Würzburger, Nürnberger und Frankfurter Autobahnkreuz zu nennen. Ebenfalls berüchtigt sind das Nadelöhr München und die Salzburger Autobahn überhaupt. Zu empfehlen bleibt: Runter von der Autobahn und über weniger bekannte Alpenpässe fahren.
Als gravierendste Ursache für die langen Staus auf den Autobahnen, wie sie während der Feiertage aufgetreten sind, betrachten Experten eine jüngst ermittelte Tatsache: 86 Prozent aller Reisenden, die mit dem Auto unterwegs sind, gehen ohne Routenwahl auf große Fahrt: „Ihre einzigen Leitlinien durch ganz Europa sind die Beschilderungen auf den Autobahnen", beklagt der Vorsitzende der Internationalen Arbeitsgruppe „Brodcast für Motortourists", Gerhard Bogner.
Wer sich nicht rechtzeitig vor Urlaubsantritt mit entsprechendem Kartenmaterial – wie es der ACE seinen Mitgliedern anbietet – eindeckt und dies auf der Fahrt nicht mehr erhält, behindert sich und andere durch eine unerquickliche Routensuche. Solche Fahrer können sich auch während der Fahrt nicht informieren, welche Straßen sie benützen sollen, wenn sie über Rundfunkstationen vor Staus gewarnt werden. Der ACE empfiehlt deshalb Urlaubern und Autofahrern, die längere Strecken zurücklegen, sich rechtzeitig mit dem entsprechenden Kartenmaterial einzudecken. Unter den 450 000 Mitgliedern des ACE wird von dieser Möglichkeit schon reichlich Gebrauch gemacht.
Ein Patentrezept, um Streß völlig zu meiden, kann kaum jemand geben. Wenigstens aber dürften Hinweise angebracht sein, für streßsensible Fahrer die sogenannten Streßspitzen abzubrechen. So bringen beispielsweise Überholvorgänge und das Kolonnenfahren vermehrte Streßsituationen, ebenso hohe Kurvengeschwindigkeiten. Die Fahrgeschwindigkeit an sich kann ebenfalls zum Streßfaktor werden: Wo der eine Fahrer auf der Autobahn ohne Belastung seine 130 Stundenkilometer innehält, steht der andere vielleicht schon unter einer gewissen Spannung, ja Angst, die sich erst merklich bessert, wenn er sein Dauertempo auf höchstens 100 Stundenkilometer beschränkt.
Warum soll ein sich überfordert fühlender Fahrer auf Überlandstraßen die 100-Kilometer-Grenze voll ausnutzen, wenn er sich mit 80 sicherer fühlt? Warum die Hauptrouten und Hauptverkehrszeiten wählen, wo sich doch auf weniger befahrenen Straßen und zu günstigeren Zeiten dasselbe Ziel erreichen läßt?
Und noch etwas: Muß denn das folgenlose Fehlverhalten anderer Fahrer immer als Streß erlebt werden? Wer schulmeisterliche Reaktionen in die Wiege gelegt bekam, soll sich bewußt sein, daß dies nur Streß für ihn persönlich erzeugt.
Eine kameradschaftliche Einstellung zum Verkehrspartner, eine andere Einstellung zum Leben hinter dem Lenkrad ist



Ständige Verkehrsüberwachung durch Hubschrauber hilft nur bedingt: 86 Prozent der Autofahrer gehen ohne Routenkarte auf große Tour. Bei einem Stau können sie nicht die Richtige Ausweichstrecke finden.

Das Steuer richtig im Griff

**„Zeige mir, wie du das Lenkrad hältst, und ich sage dir, wer du bist", könnte man ein altes Sprichwort abwandeln.
Denn aus der Lenkradhaltung lassen sich manchmal Rückschlüsse auf den Charakter ziehen, die für den Fahrer nicht immer ganz schmeichelhaft sind. Die richtige Lenkradhaltung gehört zum ABC des Fahrschulunterrichts. Dennoch werden gerade in diesem Punkt in der Praxis viele Fehler gemacht, die sich in kritischen Situationen verhängnisvoll auswirken können. Paradoxerweise sind es selten die Anfänger, sondern vielmehr die kilometererprobten Autofahrer, die hier am meisten sündigen. Das Kleben am Steuer ist ebenso gefährlich wie das allzu lässige Zurücklehnen in die Polster. Beides ermüdet und mindert das Konzentrations- und Reaktionsvermögen. Wer richtig sitzt und lenkt, kommt sicherer ans Ziel.**



Für ihn ist die Urlaubsfahrt zu Ende. Lieber verdrücken die Autofahrer ihre Brote im Stehen, als eine richtige Pause zu machen. Folge sind Übermüdung und nachlassende Konzentration, die zu Unfällen führen.

in jeder Hinsicht wohltuender. Autofahren kann, muß aber nicht in jedem Fall gesundheitsschädigenden Streß bedeuten. Es gibt eine sehr einfache Gebrauchsanweisung, die gut gegen Streß auf der Urlaubsfahrt hilft:

- Stets ausgeruht fahren.
- Die Route zum Ferienziel so abstecken, daß unterwegs in einer sehenswerten Gegend oder Stadt übernachtet wird.
- Die mit Sightseeing-Stops gespickte Fahrt bereits als Teil des Urlaubs begreifen.

Recht unterschiedlich, das zeigt die Uniroyal-Untersuchung, verlaufen auch die Hin- und Rückfahrten. Auf dem Weg in den Urlaub wird schneller gefahren, auf der Heimfahrt dagegen sind die Pausen kürzer und spärlicher.

Die Gründe für dieses Verhalten sind „Zwänge, aus denen es kein Entrinnen gibt". Hotelzimmer sind gebucht und bezahlt, man will im Hellen ankommen, muß am nächsten Morgen wieder zur Arbeit. Der Verlauf der Ferienfahrt, da sind sich die Psychologen einig, ist aber mitentscheidend fürs Wohlbefinden im Urlaub. Die Urlauber-Interviews beweisen: War die Anreise kompliziert und sind auch für die Rückfahrt Komplikationen zu erwarten, so vermiest das die ganzen Ferien – die Auto-Urlauber kommen dann wortwörtlich nicht zur Ruhe.



Die jugoslawische Autoput: Killer Nummer eins unter Europas Urlaubs-Straßen. Ihre Gefährlichkeit verdankt sie dem schnurgeraden, monotonen Kolonnenfahren, das die Autofahrer zu riskanten Überholmanövern verleitet.

Sieben Todsünden auf der Autobahn

Drei Gruppen von Fahrern machen der Polizei neuerdings zunehmend Sorgen: Führerscheinneulinge und Fahrer mit wenig Autobahnpraxis, rücksichtslose Flegel mit meist schnellen Wagen sowie Ausländer, die dem hohen Temponiveau auf deutschen Fernstraßen hilflos gegenüberstehen. Besonders gravierend wirken ihre Sünden auf der Autobahn:

Todsünde Nummer 1

Ein inzwischen selten praktiziertes Delikt ist das Wenden auf der Autobahn, da überall im deutschen Autobahnnetz Mittelleitplanken angebracht sind, die ein „findiger" Jugoslawe, der sich verfahren hatte, Ende vergangenen Jahres kurzerhand abschraubte.

Todsünde Nummer 2

Nur in Notfällen darf auf der Autobahn angehalten werden. Autofahrer müssen dafür die Standspur benutzen und dafür sorgen, daß die nachfolgenden Fahrer gewarnt werden. Selbst die Polizei beachtet diese Grundregel nicht immer ausreichend. Je früher die Autofahrer bei den heutigen hohen Geschwindigkeiten vor einem Stau gewarnt werden, um so eher läßt sich ein Unfall vermeiden.

Todsünde Nummer 3

Eine andere Unsitte nimmt täglich zu: Immer mehr beschleunigen beim Einfahren auf die Autobahn und fahren dann, ohne nach hinten zu schauen, auf die rechte Fahrspur. Wer von hinten kommt, so glauben sie, wird schon auf die Überholspur ausweichen. Oft ziehen Autobahnfahrer beim Anblick eines beschleunigenden Wagens auf der Einfädelspur ihr Fahrzeug nach links – ebenfalls ohne Blick in den Rückspiegel. Die Folge: Unfälle und Staus, da die Kapazität der Autobahn nicht voll ausgenützt wird.

Todsünde Nummer 4

Für die chronischen Linksfahrer gilt das oben Gesagte in gleicher Weise. Sie halten mit ihrem langsameren Fahrzeug die anderen auf und schleppen oft kilometerlange Schlangen hinter sich her. Zu dieser Sorte von Fahrern zählen die meisten Ausländer.

Todsünde Nummer 5

Die wohl häufigste Sünde der Autobahnbenutzer: Jemand verpaßt aus Unachtsamkeit die gewünschte Ausfahrt. Statt bis zur nächsten Ausfahrt weiterzufahren und dann wieder zurückzufahren, stoßen immer mehr einfach einige Meter zurück und gefährden dabei sich und andere.

Todsünde Nummer 6

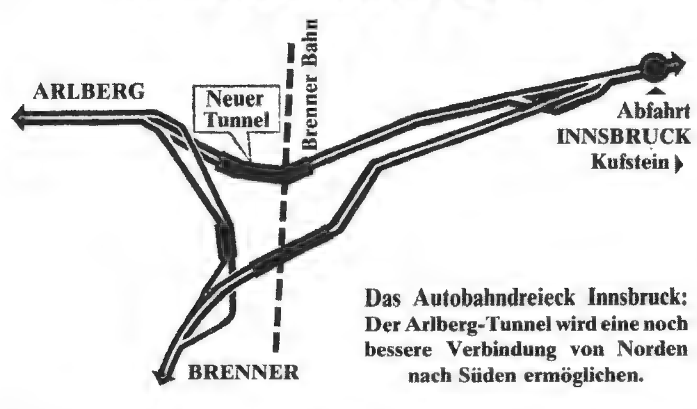
Vor allem Ortskundige verlassen gerne die Autobahn über Behelfsausfahrten, an Baustellen oder einfach über Feldwege. Eine andere als die offizielle Ausfahrt darf aber aus gutem Grund nur auf ausdrückliche Anweisung der Polizei benutzt werden.

Todsünde Nummer 7

Kaum zu glauben, aber es passiert immer wieder: Autofahrer bewegen sich manchmal kilometerlang auf der Autobahn in der falschen Richtung. Die Polizei spricht dann von „Geisterfahrern", bis sie gewarnt werden können, ist es meistens schon zu spät.

Arlberg-Tunnel bis Ende 1978 befahrbar

Kreuzungsfrei von Ungarn bis ins Rheintal



Das Autobahndreieck Innsbruck: Der Arlberg-Tunnel wird eine noch bessere Verbindung von Norden nach Süden ermöglichen.

Die Arbeiten im längsten Tunnel Österreichs gehen dem Ende entgegen. Voraussichtlich am 1. Dezember – ein halbes Jahr früher als geplant – wird die 14 Kilometer lange Betonröhre durch den Arlberg für den Verkehr freigegeben. Diesen Entschluß faßte der Aufsichtsrat der Arlberg-Tunnel AG in Innsbruck. Die Rampen sollen bis zum Herbst 1979 fertiggestellt werden. Über die Einführung einer Mautgebühr werden noch keine Angaben gemacht.

Mit der Arlberg-Schnellstraße S–16 wird ein wichtiges Glied der österreichischen Ost-West-Transversale verwirklicht. Nord- und Südeuropa werden nach der Vollendung des Autobahndreiecks Innsbruck noch besser miteinander verbunden. Bald wird man von der ungarischen Grenze bis in das Rheintal kreuzungsfrei fahren können.

Am Arlberg wird ebenso schnell wie auch gediegen gebaut. Es ist gelungen, ein Zeitpolster von immerhin sechs Monaten herauszuholen. Sechs Monate früher fertig zu sein, macht sich doppelt bezahlt: geringere Baukosten und mehr Mauteinnahmen. Gegenüber der Fahrt über den Arlbergpaß wird beim Passieren des Tunnels eine Höhe von 475 Metern erspart.

Die alte Bundesstraße über den Arlberg ist buchstäblich vom Verkehr überholt worden, sie konnte das sprunghaft gestiegene Aufkommen nicht mehr verkraften. Hinzu kam, daß die alte Gebirgsstraße im Winter bis zu 30 Tagen und noch länger wegen Lawinengefahr gesperrt werden muß. Die Schaffung einer wintersicheren Straßenverbindung zwischen Tirol und Vorarlberg war daher schon aus verkehrspolitischer Sicht unerläßlich.

Bei der Durchschlagsfeier am 11. November 1977 skizzierte der Vorsitzende der Arlberg-Straßentunnel-AG, Dr. Alfred Öhm vom österreichischen Verkehrsministerium, die raschen Baufortschritte. Am 27. Januar 1972 wurde zwischen der Republik Österreich sowie den Bundesländern Tirol und Vorarlberg eine grundsätzliche Einigung über die Gründung einer Sondergesellschaft zum Bau und Betrieb des Arlberg-Straßentunnels erzielt. Der Aufsichtsratsvorsitzende sagte jüngst: „Niemand von den Beteiligten hat geglaubt, daß in so kurzer Zeit die notwendigen Baumaßnahmen abgeschlossen werden können."

Vom Saumpfad zum längsten Tunnel Österreichs

Der Arlberg ist eine verkehrsfeindliche Barriere. Wegen der Hochgebirgsnatur haben die Römer die kurze Arlberg-Route gemieden und den Weg

über den Fernpaß und durch das Allgäu ausgebaut. Bis ins Hochmittelalter führte über den meist tief verschneiten Arlberg ein wenig benützter Saumpfad. Erst zur Zeit der Kreuzzüge zogen Wallfahrer, Kaufleute, Krieger und Abenteurer über den Arlberg ins Inntal und dann weiter über den Brenner nach Venedig und in den Orient.
1218 schenkte Hugo Graf von Montfort dem Johanniterorden verschiedene Güter im Klostertal mit der Verpflichtung, eine Herberge für Paßwanderer einzurichten. Erst mit der Entdekkung neuer Salzlagerstätten in Hall in Tirol wurde der Paß ein Handelsweg zwischen Ost und West. Bis zu 700 Pferde zogen an einem Tag über den Arlberg an den Rhein und in das Bodenseebecken. Der Haller Salzhandel erforderte bessere Verkehrswege.
Nach der Erwerbung Tirols (1363) gelang es den Habsburgern, auch in Vorarlberg Boden zu gewinnen. Der Arlberg sicherte eine Verbindung mit den Besitztümern am Oberrhein, in der Schweiz und im Elsaß. 1386 gründete Heinrich Findelkind das Hospiz St. Christoph, um den Verkehr über die Paßhöhe zu erleichtern. Erst unter Kaiser Josef II. wurde 1782 das Projekt zum Bau einer Straße ausgearbeitet. 42 Jahre später konnte diese Kunststraße (zwischen 3,5 bis 6,5 Meter breit) fertiggestellt werden. Ein regelmäßiger Postdienst wurde eingeführt. Die Bahnbauten München–Lindau (1853) und Innsbruck–Kufstein (1858) gaben Impulse für den Bau der Arlberg-Bahn, der aber erst 1884 realisiert werden konnte. Die Arlberg-Straße verlor ihre Bedeutung, bis 1938 gab es dort scharfe Kurven, viel Staub und beachtliche Steigungen. Die Fahrbahn war meist nur 3,5 Meter breit. Mit dem Projekt der Schnellstraße durch das Klostertal wurde die Linienführung der Straße zwar verbessert, aber dieser Alpenübergang konnte den gewaltig angewachsenen Verkehr nicht mehr verkraften.
Wie bei allen Alpenpässen tritt auch am Arlberg die höchste Verkehrsdichte in den Monaten Juli und August auf. Im Sommerhalbjahr ist der Verkehr fast doppelt so stark wie im Winterhalbjahr. Das Hauptproblem des Arlberg-Straßenverkehrs jedoch ist die Verkehrssicherheit im Winter. Der Straßentunnel wird Abhilfe schaffen.

Für 1800 Fahrzeuge in der Stunde ausgelegt

Der Arlberg-Straßentunnel ist ursprünglich für zwei Fahrröhren konzipiert. Aus finanziellen Gründen wird derzeit nur eine Röhre gebaut, aber schon heute sind die Voraussetzungen für den zweiten Tunnel geschaffen worden. Er kann später gebaut werden, ohne den Verkehr zu stören. Die 13 970 Meter lange mit zahlreichen elektronischen Sicherheitseinrichtungen ausgestattete Betonröhre ist für 1800 Fahrzeuge pro Stunde ausgelegt.

Als der letzte Sprengschuß gezündet wurde, hatte man 1 594 000 Kubikmeter Gestein für Tunnel, Kavernen und Schächte ausgebrochen. 15 635 Tonnen Stahlanker und Baustahlgitter waren erforderlich. 710 400 Kubikmeter Beton waren notwendig. Bis Ende 1977 mußten 386 Millionen Mark aufgebracht werden. Mit anderen Worten: Ob Sonntag oder Feiertag – täglich, wurden 430 500 Mark verbaut . . .
Der riesige Fortschritt im Tunnelbau (ACE-Lenkrad hatte in Heft 1/78 über den Gleinalm-Tunnel und die Pyhrn-Autobahn ausführlich berichtet) macht sich in diesem gewaltigen technischen Einsatz bemerkbar. Als man in fünfjähriger Arbeit den Eisenbahntunnel durchschlug, arbeiteten 4680 Mann im Arlberg. Die gesamte Maschinenleistung hingegen betrug nur 2100 PS. Heutzutage verfügt jeder Mineur im Berg über etwa 250 PS installierte Leistung.

Autobahndreieck Innsbruck realisiert

Mit der Südtangente ist auch das große Autobahndreieck Innsbruck realisiert worden. Der erste Schenkel dieses Dreiecks nahm vor mehr als einem Jahrzehnt Gestalt an. Die Brenner-Autobahn von Innsbruck-Ost bis Innsbruck-Süd wurde damals eröffnet. Schwerpunkte sind die 689 Meter lange Paschbergbrücke, die Berg-Isel-Brücke und die beiden Tunnel durch den Berg Isel. Die Brenner-Autobahn aber war nur von Osten her zu erreichen. Die vom Arlberg, Fernpaß, Scharnitz und selbst von der westlichen Peripherie

kommenden Kolonnen mußten durch Innsbruck fahren, ehe sie nach einer Kehrtwendung endlich die wichtigste europäische Nord-Süd-Verbindung erreichten. Die Durchgangsstraßen waren verstopft, immer wieder kam es zu Verkehrszusammenbrüchen.
Der Westast der Brenner-Autobahn schaffte dann Abhilfe. Abermals mußte der Berg Isel durchlöchert werden, die beiden Sonnenburgtunnel führen durch seine Flanke. Dieser verhältnismäßig kurze, aber von aufwendigen Brückenbauten geprägte Autobahnabschnitt kostete etwa 450 Millionen Schilling.

Glatteisgefahr verringert

Der Westast nimmt die aus dem oberen Inntal kommenden Verkehrsströme auf. Erstmals wurden auf diesem Autobahnteilstück Brücken gebaut, auf denen nach einer neuen Methode die Glatteisgefahr auf ein Minimum verringert wird. Durch eine neue Querschnittsgestaltung der Brücken wurde ein Wärmepolster geschaffen. Das Brückentragwerk ist als Trog ausgebildet, und in diese große Wanne sind Schotter, Frostschutzschichte, Tragschichte und Verschleißschichte des Belages eingewalzt worden.
Gleichzeitig mit dem zweiten Schenkel des Autobahn-Dreiecks Innsbruck konnte auch die Inntalautobahn bis Zirl dem Verkehr übergeben werden, und es galt nun, die Basis zu schaffen: Die Südtangente. Sie schließt die Lücke der österreichischen Ost-West-Transversale im Bereich von Innsbruck. Das obere Inntal ist nunmehr von Wien über die Westautobahn via Salzburg und Rosenheim kreuzungsfrei zu erreichen.
Hat schon der Westast die drückenden Verkehrsverhältnisse in Innsbruck entschärft – die Südtangente wird den Durchgangsverkehr völlig an sich ziehen.
Die Inntalautobahn wächst nach Westen und wird einst bis Landeck reichen. Die Schnellstraße durch den Arlberg mit dem längsten Straßentunnel Österreichs wird den Anschluß an die Rheintalautobahn herstellen und das österreichische Straßennetz mit dem Schweizer Nationalstraßennetz verbinden.
So strahlt die Brenner-Autobahn, welche die nordeuropäischen Autobahnen mit den italienischen verknüpft, 18 Jahre nach dem ersten Spatenstich, ihre Impulse über Länder und Staatsgrenzen aus. Brenner-Autobahn, Inntalautobahn, Westast der Brenner-Autobahn und Südtangente der Inntalautobahn haben das Autobahndreieck Innsbruck realisiert.
Ohne das Stadtbild zu stören, mit behutsamen Eingriffen in die Natur, wurde die Trasse gesetzt. Die Südtangente schloß dieses große Bauvorhaben ab, und obwohl sie gebührenfrei zu befahren ist, wird sie sich bald bezahlt machen. Peter Müller



Der Arlberg-Tunnel ist mit 14 Kilometern der längste Tunnel Österreichs. Das Bild zeigt die Einfahrtsgalerie am Westportal.

Die Malaria fliegt mit

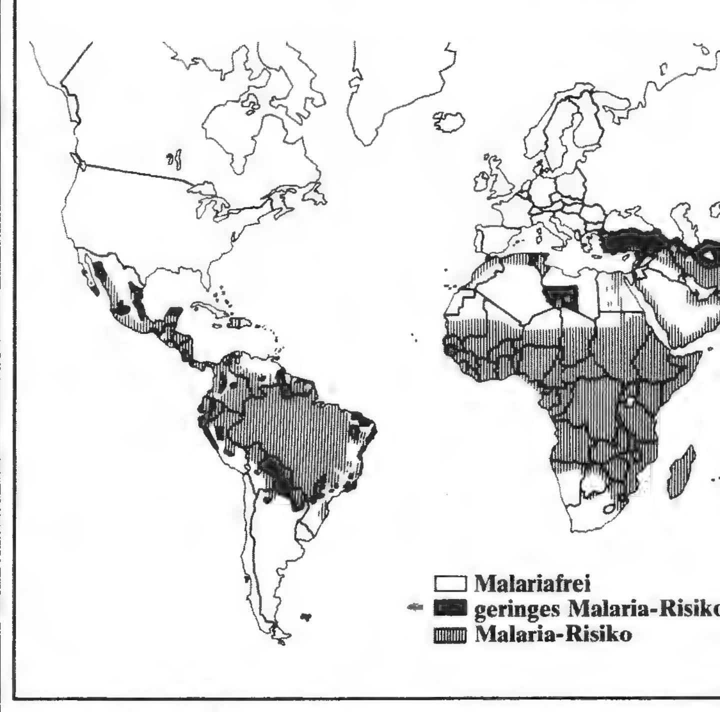
Wirksame Vorbeugung beginnt schon vor der Tropenreise

Der rapide Anstieg des Flugtourismus in warme Breiten wird gerade in diesen Tagen offenkundig. Mancher Fern-Reiselustige wird sich mit dem Bescheid „Ausgebucht“ abfinden müssen. Wer sein Ticket in der Tasche hat, sollte indes nicht versäumen, sich gründlich, vor allem auch im Interesse seiner Gesundheit, vorzubereiten, empfiehlt zu Beginn der diesjährigen Urlaubssaison die Bayer AG in Leverkusen.

Heimtückische Krankheit

Nach Information des Unternehmens brachten Hunderte von Rückkehrern in den letzten Jahren aus den Tropen alarmierendes Fieber in die Bundesrepublik mit. Mehr als ein Zehntel von ihnen starben. Sie infizierten sich mit Erregern einer Krankheit, die zu den sieben großen Seuchen der Weltgeschichte gezählt wird und die man glaubte ausrotten zu können – mit der Malaria.
Regelmäßige oder zu unbestimmten Zeiten wiederkehrende Fieberanfälle mit beängstigend hohen Temperatu-

In welchen Gebieten muß man sich vor d



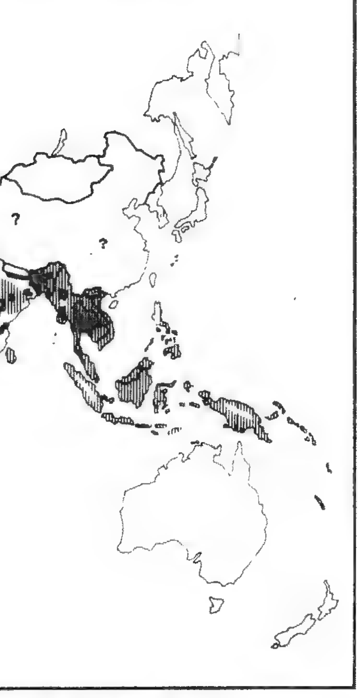
Urlauber, die in die Tropen fliegen, sollten vorher diese Karte stu Statistiken der Weltgesundheitsorganisation gez

ren sind für Malariakranke typisch. Herz und Kreislauf können von diesen enormen Belastungen schwer geschädigt werden. Nierenversagen und andere Begleitsymptome sind nicht selten. Oft ist der erste Anfall schon tödlich.
Mitunter können die Anfälle auch erst Wochen oder Monate nach der Rückkehr auftreten.
Die Krankheit, die man im alten Rom auf die „mal aria“, die schlechte Luft, zurückführte, trug zur Entvölkerung und letztlich zum Untergang des Römischen Reiches entscheidend bei. Im Mittelalter fielen ihr sieben deutsche Kaiser und Millionen ihrer Untertanen zum Opfer. In der Kolonialzeit erwies sie sich als die schlimmste aller Plagen.
Die Erreger der Malaria werden durch Stiche der Anopheles-Mücke übertragen. Diese Entdeckung setzte die wirksame Bekämpfung des Leidens voraus. In den sechziger Jahren konnte die Weltgesundheitsorganisation eine ganze Kette von Erfolgen vorweisen. Es gelang, weite Gebiete in den Tropen von der Mückenplage und damit auch von der Malaria zu befreien.
Seit einigen Jahren klingen die Siegesfanfaren aber gedämpfter. In einem breiten Gürtel, der sich rings um die Erde zieht (siehe Karte), konnte die Malaria trotz größter Anstrengungen nicht ausgerottet werden. Die Krankheitsziffern steigen sogar wieder merklich an. Der Überträger der Krankheit, die Anopheles-Mücke wurde mancherorts gegen die chemischen Bekämpfungsmittel resistent. Jährlich erkranken heute wieder etwa 200 Millionen Menschen an Malaria.
Auch das „Deutsche Ärzteblatt“ warnte kürzlich in einer Titelgeschichte (Heft 26/77) vor der Malaria, deren Comeback und weltweite Zunahme „Diagnose, Klinik und Therapie auch bei uns zur aktuellen ärztlichen Aufgabe“ machen. „Wirksame Prophylaxe und eine sichere Therapie können Kranke mit importierter Malaria gesunden lassen“.
Die Krankheit wird immer wieder mit nach Hause gebracht und kann den Reisenden das Leben kosten, wenn sie nicht sofort erkannt und behandelt wird.

Vorbeugung ist unerläßlich

Wer in Frankfurt nach dem Frühstück ein Flugzeug besteigt und in Afrika zu Mittag ißt, vergißt leicht, blitzartig in eine fremde Welt mit anderen Lebensgewohnheiten und dadurch bedingten eigenen hygienischen Maßstäben einzudringen. Sorglosigkeit und Fehleinschätzungen breiten sich aus.
Jeder Tropenreisende kann sich aber vor der Infektion schützen. Etwa zwei Wochen vor der Ankunft im Malaria-Gebiet sollte er den Arzt konsultieren, der ihm Tabletten verordnen wird, die regelmäßig möglichst zwei Wochen vor der Reise, unterwegs und auch vier bis acht Wochen nach der Rückkehr eingenommen werden müssen. Wenn nach einer Tropenreise unerklärliches Fieber oder andere Beschwerden auftreten, ist es unerläßlich, einen Arzt auf die vorangegangene Reise aufmerksam zu machen, so Bayer Leverkusen.
Bahnbrechende Erfolge bei der Bekämpfung parasitär bedingter Tropenkrankheiten wurden in den Bayer-Laboratorien erzielt. Malariamittel wie „Resochin“ reihen sich in die Kette von Erfindungen ein, die mit „Germanin“ gegen die Schlafkrankheit begann und sich mit wirksamen Präparaten gegen Bilharziose oder Chagas-Krankheit fortsetzte.

alaria schützen?



en, die von der Bayer AG nach
net worden ist.



Was kostet mein Urlaub auf Heller und Pfennig?

Sie kennen das Problem: Hinterher hat man immer ein paar Mark zuviel ausgegeben im Urlaub. Hauptsache, schön war's. Was soll also die Frage „Was kostet mein Urlaub auf Heller und Pfennig?“

Wir meinen: Für manchen ist eine objektive Kostenkontrolle heute noch notwendiger als bisher. Denn auch die Urlaubskosten laufen davon.

Je früher man seinen Urlaub plant und bucht, desto wichtiger ist es, genau zu wissen, was man wirklich ausgeben will. Dazu braucht man Erfahrungswerte.

Wir wollen mit den Erfahrungen unserer Leser versuchen, so etwas wie einen Anhaltspunkt herauszufiltern.

Sie sollten also am Ende Ihrer Sommerferien diesen Bogen ausfüllen. Dazu wird es sicherlich notwendig sein, daß Sie sich schon während des Urlaubs Notizen machen und wirklich jede Kleinigkeit verbuchen.

Es ist nicht notwendig, daß Sie uns Anschrift und Namen nennen – deshalb haben wir das Anschriftenfeld separat gehalten. Wenn Sie dies dennoch tun wollen, wandert dieser kleine Coupon in eine große Lostrommel:

Unter allen Einsendern dieser Aktion, die wegen der gestreckten Sommerferien bis zum 15. September läuft, werden wir Ende September zwei Mobilsprechfunk-Geräte (CB-Funk) aus dem Programm von Quelle im Wert von je 298 Mark verlosen – als Anreiz fürs Mitmachen.

Gutschein zur Verlosung von zwei CB-Funkgeräten Quelle-12-Kanal

Name, Vorname: ______________________

Straße: ______________________

PLZ, Ort: ______________________

Wenn Sie völlig anonym bleiben wollen, können Sie den nebenstehenden Coupon auch in einem separaten Umschlag an uns einsenden. Ihren ausgefüllten Fragebogen erbitten wir an die folgende Anschrift:

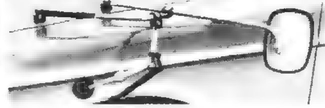
Redaktion
ACE Lenkrad
Postfach 50 01 06
7000 Stuttgart 50

	Alleinurlaub	Urlaub zu zweit	Familienurlaub zu . . . ?
Alter:			
Geschlecht:			
Reiseland:			
Reisedauer: Tage			
Reisetermin:			
❶ Reisekosten:			
☐ Auto/Motorrad			
☐ Flug			
☐ Bahn			
❷ Kosten für Unterbringung			
☐ Halbpension			
☐ Vollpension			
☐ Ferienwohnung			
☐ Camping			
❸ Verpflegungskosten			
☐ Halbpension			
☐ Vollpension			
☐ Ferienwohnung			
☐ Camping			
❶ + ❷ + ❸ = Pauschalpreis			
❹ Nebenkosten:			
Souvenirs			
Ausflüge			
Mietwagen			
Getränke			
Veranstaltungen			
Kurse			
Vergnügungen			
Summe ❹ =			
❶ + ❷ + ❸ + ❹ =			

Neuer Kotflügelspiegel für Wohnwagengespanne

Einen neuartigen Kotflügelspiegel hat die Firma Hella entwickelt. Ein Dreipunkt-Befestigungssystem soll den im Bereich des vorderen Kotflügels angebrachten Spiegel weitgehend vibrationsfrei halten. Herkömmliche Kotflügelspiegel neigen auf Grund ihrer Position über der Vorderachse zu starker Vibration. Deshalb bevorzugen viele Caravaner den Dachträgerspiegel. Der neue Kotflügelspiegel, der nach Angaben der Firma Hella diebstahl- und wackelsicher sein soll, ist an der Rückseite orange





lackiert. Ein Hebelmechanismus läßt den Spiegel im Falle einer Kollision abklappen. Dadurch soll die Verletzungsgefahr verringert und eine Beschädigung von Zug- und Wohnwagen fast ausgeschlossen werden.

Camping-News Mobiles Reisen

Die Reisemobil GmbH in Stuttgart bietet seit mehr als drei Jahren Reisemobile über das ganze Jahr zum Mieten an. Die mobilen Appartements sind nach Meinung des Unternehmens komfortabler und wirtschaftlicher als Wohnwagen, da auch während der Fahrt der gesamte Wohnkomfort zu Verfügung steht. Ein VW LT, der neben der kompletten Ausstattung Schlafplätze für vier Erwachsene und ein Kind bietet, kostet zum Beispiel von November bis März 90 Mark und von Juni bis August 121 Mark pro Tag. Wartung und Haftpflichtversicherung sind im Preis enthalten. Allerdings sollten Interessenten ihr Reisemobil frühzeitig reservieren.

Camping-NACHRICHTEN

Caravaner sind besser als ihr Ruf

Jedes Jahr zu Beginn der Hauptreisezeit geht in deutschen Landen das Gerücht um, Wohnwagengespanne seien Verkehrshindernisse und sorgten zudem für eine Reihe von schwerwiegenden Unfällen. Diesen Behauptungen trat jüngst der Deutsche Camping Club (DCC) entgegen. Der DCC beruft sich bei seiner Darstellung auf kompetente Experten, wie die Landesverkehrsbeauftragten, die in allen Bundesländern das Verhalten der Caravans im Urlaubsverkehr überprüften und einstimmig zu folgenden Ergebnissen kamen:

- Caravangespanne verursachen im Urlaubsverkehr keine Verkehrsstaus
- Caravangespanne sind an den in der Hauptsaison häufig auftretenden Unfällen kaum beteiligt;
- Wenn Caravangespanne an Unfällen beteiligt sind, handelt es sich zu 90 Prozent um Auffahrunfälle, die von Wagen auf das Heckteil des Caravans erfolgen. Der DCC: „Durch drei Achsen besseres Bremsen bei den Caravans, dadurch kürzerer Bremsweg.“

Die deutschen Caravanfahrer sind nach Ansicht des DCC die diszipliniertesten Verkehrsteilnehmer der Bundesrepublik. Ihr Fahrverhalten, die gute Motorisierung des Gespanns und der gute technische Stand der neuen Caravan-Generation seien die Gründe, daß die Unfallquote mit 0,01 Prozent weit unter dem Durchschnitt von Solo Pkw-Fahrern liegt. Energisch weist der DCC deshalb Meldungen zurück, wonach Touristik-Caravans der neuen Generation durch Mängel im Fahrgestell Fahrunsicherheit im Verkehr hervorrufen könnten. Auf der anderen Seite schlägt der DCC wieder etwas versöhnlichere Töne an, indem Präsident Egon Skorczewski unter dem Motto „Der Reiseverkehr auf den Straßen muß flüssiger werden“ die 500 000 deutschen Caravanfahrer auffordert, den Solofahrern zu jeder Zeit freie Vorfahrt zu gewähren. Mit diesem Aufruf will



Die sicherste Gewähr, beim Kauf von Gebrauchtcaravans nicht an den Falschen zu geraten, bieten Werksvertretungen und Händler mit eigener Werkstatt. Denn nicht alle der preisgünstigen Gebrauchtcaravans befinden sich im besten Zustand. So werden von unseriösen Verkäufern Fußbodenlöcher kaschiert, Rost an tragenden Teilen und defekte Bremsen nicht instand gesetzt. **(Foto: carpress)**

der DCC aktiv am flüssigen Ablauf des Reiseverkehrs 78 in der Bundesrepublik beitragen. Wie der DCC weiter mitteilte, gibt es in Europa 2,8 Millionen Caravans. Nachdem die Bundesrepublik mit 13,3 Prozent (3,3 Millionen) Ausländer-Übernachtungen ein beliebtes Campingreiseland ist und dazu noch als Europas größtes Camping-Durchreiseland mit mindestens 200 000 Caravans, die ein- oder durchreisen, rechnen müssen, sei ein „diszipliniertes Verkehrsverhalten der Caravanfahrer dringend geboten".

Gebrauchtcaravanmarkt floriert

Caravankäufer, die nicht unbedingt auf das modernste Design und die letzten Segnungen der Fahrwerktechnik aus sind, kaufen sich Gebrauchtcaravans. Im ersten Halbjahr 1977, so die Verbandsstatistik, kam auf 1,27 Neuzulassungen eine Besitzumschreibung. Und weil die Nachfrage ungebrochen ist, finden Caravans, die unter ihrem ersten Herren durchschnittlich drei bis vier Jahre gedient haben, vom Fleck weg neue Besitzer. Zur Freude der Caravanproduzenten, denn wer seinen Caravan verkauft, wird für gewöhnlich einen Neuen erstehen.

Die Gebrauchten sind wegen der niedrigen Anschaffungskosten recht begehrt. Neuwagen erleiden schon im ersten Jahr Preiseinbußen bis zu 25 Prozent, was dem tatsächlichen Verschleiß nicht entspricht. Nach vier Jahren, nach denen ein Caravan nicht einmal die Hälfte seiner durchschnittlichen Lebenserwartung erreicht hat, kann man ihn oft zum halben Neupreis erstehen.

Freilich ist beim Kauf gebrauchter Caravans Vorsicht geboten, wenn man sich später nicht ärgern will. Nicht jedes mobile Ferienhaus hat eine untadelige Vergangenheit. Manches vorzeitig gealterte wird raffiniert zurechtgeschminkt, denn unseriöse Verkäufer gibt es auch in dieser Branche. Der TÜV weiß von rüden Verkaufspraktiken. In seinem Sorgenkatalog stehen mit Unterbodenschutz kaschierte Fußbodenlöcher, durchgerostete Partien an tragenden Teilen, defekte Bremsen und selbstverlegte Elektroinstallationen, bei denen der nächste Kurzschluß schon vorprogrammiert ist.

Einen kleinen Lackschaden kann man selbst beseitigen, zerschlissene Polster leicht und billig erneuern. Wenn jedoch der Fußboden feucht ist, oder an Türen und Fenstern Risse und am Fahrgestell gar Rost erkennbar ist, dann ist Verzicht auf ein solches Exemplar angebracht.

Mit einem gebrauchten Caravan fährt und wohnt man nur dann sorglos, wenn er gut gepflegt wurde. Sicherste Gewähr keinem Blender aufzusitzen, der außen schön und innen krank ist, bieten Werksvertretungen und Neuwagenhändler mit eigener Werkstatt. Dort hat man für Überprüfung und technische Aufbereitung das rechte Werkzeug und den besten Sachverstand.



Sicherheit beim Gespannfahren wird von drei Faktoren bestimmt: Vom Auto, vom Wohnwagen und vom Fahrer. Rechten Umgang mit der größeren Dimension zu üben, gehört deshalb zu den Sorgfaltspflichten jedes Neu-Caravaners. Dem Findigen genügen dabei zwei paar Gummistiefel und ein freier Platz, um das Rückwärtsfahren zu trainieren, bei dem rechts einzuschlagen ist, wenn man linksherum will. (Foto: carpress)

Deutsche Camping-Plätze teurer

Die hohen Hygieneanforderungen der Bundesländer und die damit verbundenen Investitionen haben sich auf die neuen Campingplatz-Preise für Urlauber der Saison '78 ausgewirkt.

So gibt es nach Angaben des Deutschen Camping-Club e.V. (DCC) auf den 2042 deutschen Campingplätzen Preissteigerungen von durchschnittlich 8,8 Prozent.

Einfach-Campingplätzen werden im Schnitt um 10,4 Prozent, Mittel-Komfort-Plätzen um 5,7 Prozent und den Luxus-Plätzen um 10,3 Prozent teurer.

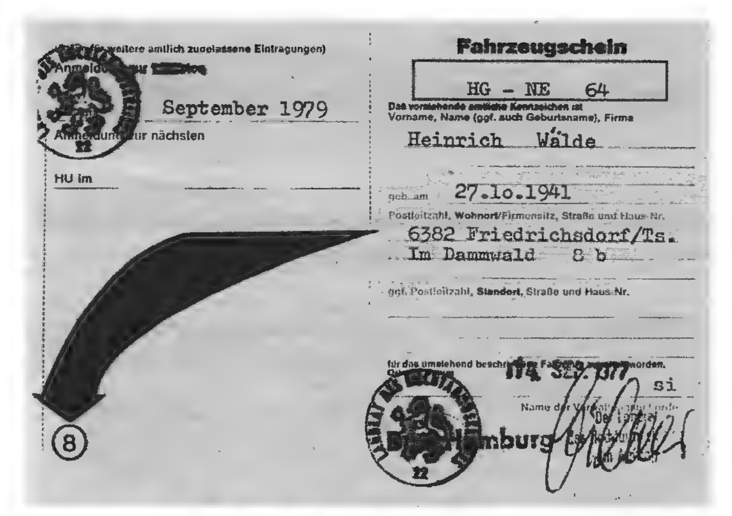
Zu wenig Plätze

Auch in der Saison '78 werden über 55 Prozent der deutschen Campingfamilien ins Ausland fahren müssen. Diese Feststellung traf der DCC, der weiter mitteilte, daß die Hälfte der ins Ausland fahrenden Familien lieber ihren Urlaub auf deutschen Ferienplätzen verbringen, wie eine Umfrage zu Beginn des Jahres ergeben habe. Das Angebot von 2042 Campingplätzen in den deutschen Bundesländern reiche nicht annähernd aus, um die Nachfrage in der Hauptsaison zu befriedigen.

Die mit der Bundesrepublik vergleichbaren Reiseländer England und Frankreich verfügen inzwischen über 4600 beziehungsweise 4300 Campingplätze.

Quelle: Freizeit-Umsatz über 300 Millionen Mark

Optimistisch beurteilt das Großversandhaus Quelle seine Umsatzchancen auf dem Freizeitmarkt 1978. Im vergangenen Jahr hatte Quelle seine Freizeit-Umsätze gegenüber 1976 um mehr als 20 Prozent gesteigert und damit erstmals die 300-Millionen-Umsatzmarke überschritten. Mit Geräten und Artikeln der Eigenmarken Weekend, Mars, Kurier (Wohnwagen) und Uniropa habe das Unternehmen einen Marktanteil von 20 Prozent errungen, teilte ein Firmensprecher mit.


Fahrzeugschein
HG - NE 64
Das vorstehende amtliche Kennzeichen ist
Vorname, Name (ggf. auch Geburtsname), Firma
Heinrich Wälde
geb. am 27.1o.1941
Postleitzahl, Wohnort/Firmensitz, Straße und Haus-Nr.
6382 Friedrichsdorf/Ts.
Im Dammwald 8 b
ggf. Postleitzahl, Standort, Straße und Haus-Nr.
für das umstehend beschriebene Fahrzeug ... worden.
si
Name der Verwaltungsbehörde
Hamburg
weitere amtlich zugelassene Eintragungen)
September 1979
Anmeldung zur nächsten
HU im
8

Mit kleinen Zahlen gegen große Schieber?

Das Verlangen der italienischen Regierung erregt offiziellen Ärger

Wer heuer italienische Benzingutscheine kauft, erlebt ein deutsches Wunder: Weil eine ausländische Regierung es so verlangte, erlaubten die bundesdeutschen Behörden, daß ein amtliches Papier für private Eintragungen benützt werden darf. Denn neuerdings stempeln die Mitarbeiter der Automobilclubs, Banken und Reisebüros, bei denen italienische Benzingutscheine erworben werden können, eine kleine Acht auf die Kraftfahrzeugscheine und zwar in das linke untere Eck des amtsdeutsch so genannten „Raum für weitere amtlich zugelassene Eintragungen". Daß sich hinter dieser 8 mehr versteckt als bloßer Bürokratismus, wird in der Bundesrepublik nicht allzugerne erzählt. Tatsache jedoch ist: Banken und Automobilclubs mußten sich dem Verlangen der italienischen Regierung beugen, mit dieser Ziffer, die für das Jahr 1978 steht, auf den Kraftfahrzeugpapieren den Riegel vorzuschieben, der nach italienischer Ansicht allein geeignet ist, dem unwahrscheinlich ausgeuferten Mißbrauch mit Benzingutscheinen Einhalt zu gebieten. Denn wer bereits eine Acht im Schein hat, erhält im laufenden Jahr nur nochmal eine, weil die Höchstmenge des um rund 50 Prozent billigeren Benzins auf maximal 800 Liter pro Auto und Jahr (in Höchstportionen von je bis zu 400 Liter) fixiert worden ist.

Die neumodische Doppelacht soll also allen, die Coupons verkaufen, signalisieren: Hoppla, dem dürfen wir gar nicht mehr – der war ja schon zweimal dran.

40 Millionen Liter verschoben

Ob freilich diese Zahlenspielerei auf dem Kraftfahrzeugschein den unerlaubten Handel mit Coupons verhindern kann, ist unter Experten heftig umstritten. Tatsächlich, so äußerten sich im September letzten Jahres einige Experten bei einer internationalen Arbeitstagung über diese Frage, seien allein in der Saison 1977 mehr als 40 Millionen Liter über ADAC-Geschäftsstellen auf unerlaubtem Wege in den italienischen Schwarzmarkt gepumpt worden. Der Trick war so einfach, daß diejenigen, die damit Geld scheffelten, sogar Personalnot hatten und in der Münchner Abendzeitung inserierten: Wer mindestens zehn ADAC-Geschäftsstellen am Tag abklappere und jedesmal die Höchstmenge an Spritcoupons hole, könne mit 200 Mark Tagesgage rechnen. Es läßt sich nicht ausschließen, daß auf die gleiche Weise auch die Banken, die Gutscheine verkauften, erleichtert wurden. In den ACE-Geschäftsstellen dürfte dies schon schwieriger gewesen sein, denn dort mag der Kontakt zum Kollegen doch etwas persönlicher gewesen sein.

Als der große Coup der Gasoline-Gangster ruchbar geworden war und Ausmaße annahm, die den seit Jahren zur Freude vieler Italien-Urlauber gelegentlich gepflegten Restverkauf von nicht verfahrenen Abschnitten (was auch nie erlaubt war, aber meist geduldet wurde, weil eine Kontrolle faktisch nicht möglich war) um ein vielfaches überflügelte, drohte Italiens Regierung mit dem Boykott:

Die jährlich mehr als drei Millionen Autofahrer sollten nach dem Willen des Finanzministers keinen Tropfen Billig-Benzin mehr bekommen, wenn die deutschen Ausgabestellen nicht entsprechende Vorsorge gegen organisierten Mißbrauch treiben würden. Dies also war – im August letzten Jahres – der Anlaß für die jetzt praktizierte Prüfziffern-Stempelei.

Der Vorschlag kam am 12. September vom ADAC an das Bundesverkehrsministerium mit dem Zusatz: „Ein Vermerk im Paß oder der Kennkarte (gemeint: Personalausweis) würde das Problem nicht lösen, da viele Bundesbürger beide Dokumente besitzen." Am 26. September faßten im fernen kalten Göteborg „alle Benzingutscheine ausgebenden Clubs" das heiße Eisen an.

Das Bundesverkehrsministerium indessen schien zunächst gar nicht begeistert. Ohne eigene Recherchen über die Finanzverwaltung anzustellen, bezog sich das Referat StV 11 auf die Angaben des ADAC und unterbreitete den Stempelvorschlag („ich würde ausnahmsweise dem Anliegen stattgeben") den für die Kraftfahrzeugzulassung zuständigen Länderministern sowie dem Flensburger Kraftfahrtbundesamt. Freilich schränkte schon Bonn ein: „... wenn nur dadurch die weitere Ausgabe von Benzingutscheinen erhalten werden kann und wenn von seiten der obersten Landesbehörden und des KBA keine Bedenken bestehen".

Wäre das Verkehrsministerium diesem Vorsatz treu geblieben, dann gäbe es heute keine Stempel, denn die allermeisten Länderregierungen waren dagegen, das amtliche Papier zu entwerten. Sie fürchteten durch die Bank einen Präzedenzfall, hohen Verwaltungsaufwand und einen nur geringen Kontrolleffekt. Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister: „Es läßt sich nicht ausschließen, daß Fahrzeugscheine aus Gefälligkeit oder gegen Entgelt für den Erhalt von Benzingutscheinen zur Verfügung gestellt werden." Bremens Innensenator: „Wenn wir ausnahmsweise zustimmen, dann könnten wir aus Gründen der Gleichbehandlung andere ähnliche Anträge nicht ablehnen. Wir haben erhebliche Bedenken."

Die Länder sind dagegen

Schleswig-Holstein wollte nur zustimmen, wenn „dies die einzige Möglichkeit ist, weiterhin verbilligte Gutscheine zu beziehen". Ähnlich äußerte sich auch Bayern. Das Saarland schlug eine Kontrollkarte vor. Niedersachsen fürchtete lediglich, daß der Stempel andere Eintragungen „unleserlich" machen könnte und stimmte zu. Berlin lehnte wegen „Zweckentfremdung" des Kfz-Scheins ab: Hinzu kommt, daß es – auch aus dem Ausland – ohne weiteres möglich ist, einen Ersatzfahrzeugschein in „angeblichen" Verlustfällen zu erhalten, so daß die Wirksamkeit des geplanten Verfahrens nicht gegeben wäre.

Auch Hamburg sah „die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahme" als „nicht so groß an, wie sie auf den ersten Blick erscheint". Die kühl denkenden Hanseaten hatten es erfaßt: „Es gibt keine Kontrollmöglichkeit dafür, daß die Stempelung auch tatsächlich erfolgt, zumal sogar Reisebüros als Ausgabestellen fungieren. Früher oder später würde das italienische Finanzministerium möglicherweise den Vorwurf erheben, daß die Stempelung in vielen Fällen aus Gefälligkeit unterbleibt bzw. mit Methoden, die zu beanstanden sind, vermieden werden kann."

München war schneller als Bonn

Es herrschte also keinesfalls Begeisterung über den Münchner Vorschlag. Doch ehe das Verkehrsministerium mit seiner Meinungsumfrage zu Stuhle kam, hatte der ADAC bereits entschieden und die Antwort aus Bonn gar nicht mehr abgewartet: Am 12. Dezember ordnete die Zentrale mit Rundschreiben 35/77 an:

„Wegen des starken Mißbrauchs während der vergangenen Saison treten ab 1. Januar auf Verlangen der italienischen Regierung folgende neue Bestimmungen in Kraft: Jede Ausgabe von italienischen Benzingutscheinen ist im Kfz-Schein zu vermerken . . ."

Das Bundesverkehrsministerium kam erst eine Woche später zum Zug und informierte am 19. Dezember die Länderverkehrsminister – und erst im Verkehrsblatt vom 15. Januar konnte die offizielle Verlautbarung erfolgen.

Ob dieser Zahlen- und Zeiten-Zirkus den italienischen Benzin-Ganoven und ihren deutschen Helfershelfern wirklich die Hände binden kann, steht dahin. Mag sein, daß die Italiener, bei denen ja gelegentlich Autos samt Benzingutscheinen und Kraftfahrzeugbriefen gestohlen und Handtaschen geraubt worden sein sollen (jedenfalls hat dies der ADAC ziemlich pauschalierend und boykottdrohend seinen fast fünf Millionen Mitgliedern ans Herz gelegt) im kommenden Herbst sich noch eine neue Regelung einfallen lassen und wir dann vielleicht eine Zahl auf die Frontscheibe gepinselt bekommen. Mag aber auch sein, daß dieses Verlangen, das nach Ansicht vieler Fachleute fast kaum Nutzen, sondern nur Mehrarbeit und Mißtrauen bringt und an östliche Praktiken erinnert, so etwas war die Retourkutsche für eine nicht zu verantwortende Italienhetze: So oder so – wie so oft im Leben sind auch hier die einen fein heraus und die anderen, die wirklich nichts dafür können, leiden darunter.

„Ich bitte ums Wort“



Von Hans-Günter Naumann, MdL, Verkehrspolitischer Sprecher der bayerischen SPD-Landtagsfraktion.

Vorprogrammiertes Chaos?

Wie ein flüssigerer Urlaubsverkehr in den Süden bis zur Fertigstellung neuer Autobahnen erreicht werden kann

Der Ferienverkehr 1978 wird alle Rekorde brechen. Die Hauptlast des Sommerreiseverkehrs wird wiederum auf den südbayerischen Autobahnen liegen. Dort hat der Ferienverkehr im letzten Jahr gegenüber 1976 um 12 Prozent zugenommen, ohne daß ein nennenswerter Ausbau des Autobahnnetzes den Zuwachs abgefangen hätte. Der Pkw-Boom der letzten Jahre läßt einen ähnlichen Anstieg auch in den diesjährigen Sommermonaten erwarten. Ein spürbar erweitertes Autobahnnetz in diesem Bereich steht auch 1978 noch nicht zur Verfügung. Staus und Chaos scheinen vorprogrammiert.

Ein Vorstoß im bayerischen Landtag

Die bayerischen Sozialdemokraten haben rechtzeitig – genau: am 7. Oktober 1977 – im Landtag ein Bündel von Maßnahmen vorgeschlagen, mit dem wenigstens die schlimmsten Staus durch Verkehrsentflechtung vermieden werden können. Wir wissen: Bei der enormen Konzentration des Reiseverkehrs von Ende Juni bis Ende August auf der Autobahn München–Salzburg und München–Innsbruck haben alle Maßnahmen der Verkehrsentflechtung nur flankierenden Charakter zu den notwendigen Baumaßnahmen. Die Verbreitung von Illusionen wäre fehl am Platze. Aber solange der entscheidende Ausbau des Autobahnnetzes im südlichen Bayern noch zwei oder drei Jahre dauert, wäre es politisch verantwortungslos, den Kopf in den Sand zu stecken und auf Einzelmaßnahmen mit begrenzter Wirkung zu verzichten. Es geht schließlich um die Gesundheit unserer Mitbürger und für einige um das Überleben.

Ferienzeiten besser abstimmen

In der Bundesrepublik verteilen sich die Ferien auf die Zeit zwischen Mitte Juni und Mitte September. Über 75 Prozent der deutschen Bevölkerung nehmen in dieser Zeit Urlaub. Eine Vorverlegung auf Anfang Juni – natürlich mit einem rollierenden System unter den Bundesländern – würde immerhin eine Streckung um 14 Tage bringen. Aber viel wichtiger ist die Abstimmung mit den EG- und Nachbar-Ländern.
● In diesem Jahr beginnen in den drei Tagen von Donnerstag, 29. Juni bis Samstag, 1. Juli in Nordrhein-Westfalen und den Ländern Frankreich, Niederlande, Belgien, Österreich und Spanien die Sommerferien: tatsächlich ein vorprogrammiertes Chaos.
Kein geplagter, auf der Salzburger Autobahn schwitzender und zur Adria fahrender Urlauber hat dafür Verständnis. Der Antrag der SPD-Fraktion im bayerischen Landtag, dies durch internationale Vereinbarung zu ändern, fand eine Mehrheit, was nicht immer in Bayerns Landtag der Fall ist.

An- und Abreise unter der Woche

Durch Zusammenarbeit mit den Fremdenverkehrsverbänden soll erreicht werden, daß die An- und Abreise, also der Gästewechsel, nicht nur an den Wochenenden erfolgt, wohlgemerkt: nicht nur! Natürlich will die Mehrzahl der Urlauber durch An- und Abreisen an den Wochenenden die Wochenend-Tage verständlicherweise zur Verlängerung der Ferienwoche nutzen. Aber je mehr auch Rentner und andere außerhalb des Erwerbslebens in den Urlaub fahren und je mehr das Fahren am Wochenende zur Belastung wird, desto mehr werden Fremdenverkehrsbetriebe im Quartierswechsel flexibel sein. Aus Gesprächen weiß die SPD, daß viele den Vorschlag unterstützen.
Wo der Vorschlag verwirklicht wird, brauchen die Angebote auch nicht mehr unbedingt aus ganzen Wochen zu bestehen: Sie können beispielsweise zehn Tage u. ä. umfassen. Natürlich kommt eine größere Wirkung nur zustande, wenn sich auch die großen Touristik-Unternehmen daran beteiligen. Die schon heute bestehende Regelung, daß in nahezu allen Bundesländern aus Verkehrsgründen der erste und letzte Ferientag auf einen Tag in der Wochenmitte festgelegt ist, würde dann auch weniger verpuffen, als das heute der Fall ist.

Keine Baustellen zur Haupt-Reisezeit

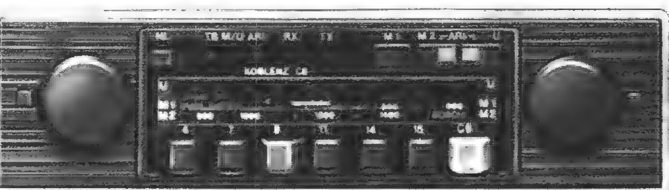
Zum Maßnahmen-Katalog der bayerischen SPD gehört auch, daß alle Rundfunkstationen in der BRD dazu übergehen, in der Haupt-Reisezeit über die Verkehrslage und die eingerichteten Umfahrungsstrecken zu unterrichten. Gerade vollständige Informationen über Umleitungen sind wichtig, einmal, weil erfahrungsgemäß nur 10 bis 15 Prozent der Autobahnbenutzer auf Umleitungen ausweichen, zum anderen, weil einige Umfahrungsstrecken bereits heute weitgehend ausgelastet sind. Die Bundesregierung sollte ferner prüfen, wenigstens an den – relativ wenigen – besonders neuralgischen Wochenenden, das Lkw-Fahrverbot ab Freitagmittag beginnen zu lassen.

Wer jemals die ungeheuren Behinderungen und Gefährdungen der Pkw-Fahrer durch Schwerlastverkehr freitags zur Ferienzeit auf den Autobahnen südlich Münchens erlebt hat, weiß, warum diese Frage gestellt wird. Zum „Autobahn-Programm“ der SPD gehörte schließlich auch die Forderung, Baustellenhindernisse soweit wie möglich in der Hauptreisezeit zu beseitigen. Wie sich herausgestellt hat, wird lediglich an Großbaustellen in Zusammenhang mit dem sechsspurigen Ausbau der Strecke Nürnberg–München–Inntal in diesem Jahr weitergebaut, um damit die Bauzeit zu verkürzen. Trotz Baubetriebs und Mehrkosten – so das Ergebnis der Prüfung der SPD-Initiative – werden stets zwei Fahrspuren in jeder Richtung zur Verfügung stehen.

Der Durchbruch: 1981

Der sechsspurige Ausbau der bisher einzigen Nord-Süd-Autobahn-Verbindung soll 1981 abgeschlossen sein. Im selben Jahr wird die Autobahn Nürnberg–Regensburg–Passau in Betrieb sein und die alte Strecke Nürnberg–München–Salzburg entlasten. Mindestens bis zu diesem Zeitpunkt muß man mit einer Politik „der kleinen Schritte“ arbeiten – deshalb die sozialdemokratische Initiative im Bayerischen Landtag. Gehen wir diesen Weg konsequent, können wir das Leben und die Gesundheit einiger tausend Mitbürger schützen und bewahren.

Sibii





die Extra-Seite für CB-Funker am Lenkrad

Test: Koblenz CB 6

Einen echten Knüller brachte Blaupunkt Anfang des Jahres auf den Markt: Das kombinierte Funkradio „Koblenz CB" (es handelt sich um das im Seiten-Titel abgebildete Gerät) enthält in einem üblichen Autoradio-Gehäuse mehrere selbständige Funktionseinheiten. Gekoppelt sind ein Radiogerät mit zwei Mittelwellen- und einem UKW-Empfangsbereich, dazu einen UKW-Verkehrsfunkdekoder mit Vorrangautomatik, sowie Anschluß für Kassettenrekorder, aber auch ein komplettes Kurzwellen-Sprechfunkgerät für das genehmigungsfreie „Jedermann-Band" (CB) auf 11 m Wellenlänge mit sechs quarzgesteuerten Kanälen und Mikrofon.

Verkehrsfunk mit Vorrangschaltung

Alle Verkehrsfunk-Durchsagen auf UKW kommen mit eingeschaltetem „Arimat" vorrangig an (Tastenkombination „ARI"). Was man auch immer hört, sei es die persönliche Meinung auf einem 11-m-Kanal, oder ein Hit von der Tonband-Kassette, oder UKW-Radio – immer ertönt die Verkehrsmeldung mit eindringlicher Lautstärke.

Eine gelbe Kontrollampe (Leuchtdiode) am Funkradio zeigt an, wenn der eingestellte UKW-Sender ein Verkehrsfunksender ist. Eilige Fahrer, die ihr Gerät unten in der Konsole eingebaut haben, müssen ihren Blick nicht unbedingt vom Vordermann wenden, denn nach 20 Sekunden piept ein Warnsignal, wenn kein Verkehrsfunksender eingestellt ist.

Damit kann man sogar „stumm" abstimmen, wenn man den „Arimat" eingeschaltet hat. Beim Drehen des UKW-Abstimmknopfes sind dann nur Verkehrsfunksender hörbar, und bei jedem leuchtet eine gelbe Lampe auf. Mit dieser optischen Anzeige kann die „Stummabstimmung" auch bei eingeschaltetem Funkgerät (Taste „CB") vorgenommen werden.

Die Einstellskala

Wie jeder Rundfunkempfänger hat auch das Funkradio eine in Frequenzen geeichte Einstellskala für die drei Empfangsbereiche. Nur besitzt es nicht den üblichen mechanischen Skalenzeiger, sondern einen elektronischen in Form einer Leuchtzeile aus roten Punkten (Leuchtdioden).

Bei CB-Empfang auf Festkanälen wird die Leuchtzeile zum elektronischen Linear-S-Meter (Feldstärkeanzeiger) und beim Sendebetrieb zum Ausgangsleistungs(Output)-Indikator umfunktioniert.

Nach dem Stand der Technik erscheint es vielleicht als Mangel, daß das Funkradio keine Stereowiedergabe erlaubt.

Eine zweite Antenne

Das integrierte Sprechfunkgerät benötigt als selbständige Funktionseinheit eine eigene Antenne. Auf den ersten Blick erscheint der Aufwand einer zweiten Antenne als technisch nicht gerechtfertigt. Das hätte man eleganter lösen können. BLAUPUNKT offeriert auch eine Antennenweiche als „Extra", womit Rundfunkempfang mit der Sendeantenne ermöglicht wird.

Bei der Ein- oder Durchreise in Länder, die das Mitführen und Benutzen privater Funkgeräte grundsätzlich nicht gestatten – das sind vor allem die Ostblockstaaten – kann man somit sein Funkradio durch Abnehmen der auffälligen Funkantenne und des Mikrofones soweit entschärfen, daß lediglich ein konventionelles Autoradio mit Empfangsantenne übrig bleibt. Jeder sollte sich aber rechtzeitig erkundigen, ob eine solche Sprachregelung akzeptiert wird, denn derartige Funkradios sind gesetzlich noch nicht existent und könnten das Mißtrauen eifriger Zöllner erregen.

Die amtliche Zulassung

Nach Drücken der grünen CB-Taste verwandelt sich das Funkradio in ein genehmigungsfreies 11-m-Sprechfunkgerät. Es führt die FTZ-Serienprüfnummer PR 27-325 M/77.

CB 11 m „auf Empfang"

Die Empfang-Schaltung erkennt man an der grünen Kontrolleuchte „Rx" (Receiver), die solange leuchtet, bis der Sender über die Sprechtaste am Mikrofon eingeschaltet wird. Zur Wahl stehen sechs quarzgesteuerte Kanäle, nämlich die Nummern 4, 7, 9, 11, 14 und 15. Kanal 9 (27 o65 kHz) ist gelb gekennzeichnet und dient nach allgemeiner Vereinbarung als Notrufkanal. Preis: ca. 550 Mark.

Post warnt vor Anzeigen unzulässiger CB-Funkgeräte

In einer bundesweit gezielten Aktion macht die Deutsche Bundespost darauf aufmerksam, daß das Anbieten nicht genehmigter CB-Funkgeräte in den Anzeigenseiten der Zeitungen und Zeitschriften gefährlich ist. Es geht hierbei um Geräte, die aufgrund ihrer technischen Konzeption nicht genehmigungsfähig sind. Das Betreiben dieser Anlagen kann die Sicherheit der Bürger durch Störungen des Funknetzes stark beeinträchtigen, aber auch den Rundfunk- und Fernsehempfang empfindlich stören.

Test: Gelhard SBE 2 klein und leistungsfähig

Ein besonders kleines Gerät wird von der Firma Gelhard (46 Dortmund 76, Oberhoffstraße 171) unter der Bezeichnung SBE 2 in Kauf- und Warenhäusern, Groß- und Verbrauchermärkten, beim Versandhandel und in manchen Tankstellenshops angeboten. Es kostet knapp 400 Mark, hat 12 voll bequarzte Kanäle, eine Rauschsperre, einen Verstärker für Lautsprecherdurchsagen, einen zusätzlichen Lautsprecheranschluß und natürlich ein Handmikrofon. Es ist nur 35 mm hoch, 114 mm breit und 146 mm tief, – paßt also in fast jedes Handschuhfach oder unters Armaturenbrett, auf jeden Fall aber in die meisten Konsolen. (Montagezubehör in notwendigem Umfang liegt bei).

Wir haben das Gerät drei Monate lang im praktischen Einsatz erprobt und gute Sende- und Empfangsergebnisse erzielt. Nachteil wie bei anderen Geräten auch: Der nach unten abstrahlende Lautsprecher wird immer dann zugedeckt, wenn das Gerät funktionsgerecht auf etwas abgelegt wird. Wenn man das Gerät umdreht, lassen sich die Kanalwerte am Schalter nicht ablesen. Das S-Meter ist zu klein, um genaue Werte ablesen zu können.

Das Mikrofon liegt gut in der Hand, die PTT-Taste (Push to talk = Drücken, um zu sprechen) gibt die Sendung erst am Ende des Weges frei. Am Anfang kann dies zu Verständi-

gungsschwierigkeiten führen, wenn man die Taste nur minimal drückt. Zur Kontrolle brennt beim Sprechen eine Leuchtdiode.

Wir meinen deshalb: Die Hersteller von Magnetfußantennen sollen deshalb verpflichtet werden, beweisbar anzugeben, wie „schnell" ihre Antennen sind.

Ein anderer Weg: Beim Verkauf deutliche Hinweise auf die Nichteignung für höhere Geschwindigkeiten.

In den nächsten Tests:

Ein Klassiker unter den Mobilstationen ist die Handic 1235. Wir berichten über Praxiserfahrungen. Neu ist von Quelle eine 12-Kanal-Anlage (Universum), bei der alle Bedienungsfunktionen im Handmikrofon untergebracht werden konnten. Das Apparateteil kann also versteckt montiert werden.
Außerdem sind einige kleine Handgeräte in der Erprobung.

Magnetfußantennen nicht sicher genug

Nicht alle Magnetfußantennen, wie sie von CB-Funkern verwendet werden, sind sicher genug. Wir haben innerhalb kurzer Zeit zwei Antennen verloren, die bei hohen Geschwindigkeiten (170 km/h und mehr) vom Dach gerissen wurden. In einem Fall beschädigte die Antenne beim Herumwirbeln im Luftstrom sogar die Fahrzeugkarosserie.

Auch CB-ler haben ihren Knigge

1. Wir überzeugen uns, ob der betreffende Kanal frei ist, bevor wir senden.
2. Wir nennen unseren Rufnamen bei einem „Allgemeinen Anruf".
3. Wir drücken nur die Sendetaste, wenn wir sprechen wollen. Für Modulationsversuche zählen wir von 1 bis 10 mit dem Zusatz „Test".
4. Wir warten auf die nächste Umschaltpause, bevor wir uns mit einem QRX in ein laufendes Gespräch einschalten.
5. Wir fassen uns kurz.
6. Wir achten bei unserer Ausdrucksweise auf Anstand und Sitte.
7. Wir unterbrechen unser Gespräch bei einem Notruf und veranlassen alles Notwendige.
8. Wir halten den Kanal 9 frei.

Kanal 9 nur für Notrufe

Geben Sie dem Notfall eine Chance!

In Deutschland ist der Kanal 9 als Allgemeiner Anruf- und Notfunkkanal reserviert. Hier sollten Sie keine Gespräche abwickeln. Wenn Sie auf diesem Kanal angerufen werden, so vereinbaren Sie umgehend einen anderen Kanal, um dort das Gespräch fortführen zu können. Die Notfunk-Dienste werden es Ihnen danken.

Wo Funker sich treffen

Vom 23. bis 25. Juni 1978 findet in Konstanz am Bodensee die internationale CB-Fachmesse DEFACTA statt, die aufgrund des Vorjahreserfolgs mit einer verdoppelten Ausstellungsfläche aufwarten kann. Während dieser Messe tagt auch wieder die jährliche Bundes-Delegiertenversammlung des DCBD e.V. Die Besucher der DEFACTA 78 haben die Möglichkeit, das CB-Funkgerät des Jahres zu wählen und zu gewinnen.

*

Die Dürener Funkfreunde Kanal 8 e.V. laden am 27. Mai um 20 Uhr zu einem Funkertreffen zugunsten spastisch gelähmter Kinder ein. Auf dem größten Breakertreffen im Dreiländereck (BRD, Holland, Belgien) werden über 1000 in- und ausländische Stationen erwartet. Höhepunkte der Veranstaltung bilden eine amerikanische Versteigerung und die Prämierung der am weitesten angereisten Stationen.

Am 1. und 2. Juli wird es eng

In diesem Jahr wird es auf den Nord-Süd-Autobahnen am 1. und 2. Juli sehr eng werden.
Wie die Ferientabelle zeigt, beginnen die Ferien in Nordrhein-Westfalen, den Niederlanden, Belgien und Frankreich und auch in Österreich fast zur gleichen Zeit. Der ACE empfiehlt: Richten Sie Reisebeginn und -ende so ein, daß Sie nicht zum selben Zeitpunkt fahren wie die Nachbarn aus den anderen Bundesländern und dem europäischen Ausland.

Die schnellste ist nicht immer die beste Route

Sollten Sie sich terminlich schon festgelegt haben, dann gibt es noch andere Wege als die Autobahn. Nicht immer ist die schnellste auch die bequemste und beste Route. Für die Fahrt durch Österreich, wo es erfahrungsgemäß an den Grenzübergängen besonders heiß hergehen wird, hat uns der ARBÖ nebenstehende Karte übermittelt. Sie zeigt Ausweichstrecken, die vom österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit und den Automobilclubs des Landes empfohlen werden. Abseits von Stau und Kolonne wird die mit Sehenswürdigkeiten gespickte Anfahrt bereits zum Urlaub.

Es muß nicht i

ÖSTERREICH: Empfohlene Ausweichstrecken.

Empfohlene Strecken

Stau-Zone

Aus Richtung STUTTGART, ULM
Memmingen
D
MÜNCHEN
Holzkirch
18
Weißens-berg
Kempten
Richtung GARMISCH, INNTAL, BRENNER
13
308
Lindau
LINDAU-BREGENZ
Immenstadt
Ohlstadt
2
ACHENPASS
Kufst
Oberstaufen
BREGENZ
Garmisch-Partenkirchen
2
Mittenwald
Dornbirn
205
AACH
200
Müselbach
SCHARNITZ
Achens
200
313
INNSBRUCK
Zirl
BREGENZER WALD
Feldkirch
190
S 16
316
ARLBERG
FL
Bludenz
BRENNER
CH
I



mmer Autobahn sein



Bücher für Fahrzeug und

Shell Ratgeber Nr. 1 und 2

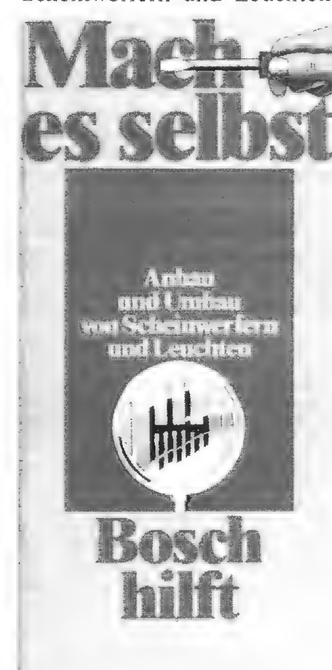
Neu auf dem Markt: die kleinen gelben Shell-Ratgeber. Einfach und verständlich erfährt der Laie in diesen zwölf Seiten „starken" Broschüren, was er tun kann, falls sein Wagen einmal nicht mehr laufen sollte (Ratgeber Nummer 1: Autopannen; Was Sie zu tun haben, wenn es Ihr Auto nicht mehr tut), was er tun kann, um eben diesen unangenehmen Fall zu vermeiden, nach dem Motto: Vorbeugen ist besser als Stehenbleiben (Shell-Ratgeber Nummer 2: Autodiagnose; Wie Sie Mängeln zuvorkommen, bevor Sie ins Geld gehen). Erhältlich an allen Shell-Tankstellen.

Erinnerungen des VW-Chefs Lotz

Kurt Lotz: Lebenserfahrungen, 400 Seiten, Econ Verlag Düsseldorf – Wien. Preis: 38 Mark.
Dieses Buch gibt die Lebenserfahrungen und Erinnerungen des 1971 zurückgetretenen Chefs des Volkswagenwerkes Kurt Lotz wieder. Es wird vielleicht zur Pflichtlektüre für manchen in Wirtschaft und Politik Tätigen. Die Entscheidungen, die Lotz zu treffen hatte, sieht er heute aus anderer Sicht, sein Urteil ist selbstkritisch, und er scheut sich nicht, die Dinge beim Namen zu nennen. Neben anderem werden die Ereignisse in Wolfsburg hier der Legende entrückt und ins Licht der tatsächlichen Vorgänge gehoben.

Kniffe für Bastler

„Mach es selbst", so heißt eine neue Broschüren-Reihe der Robert Bosch GmbH, die dem Bastler die notwendigen Kniffe für den Einbau von Kraftfahrzeug-Zusatzausrüstungen vermitteln will.
„Einbau von Radio, Antenne und Entstörmitteln" ist das erste von bislang zwei erschienenen Heften. In Wort und Bild erfährt der Bastler, wie er ein Radio selber einbauen und somit manche Mark sparen kann. „Anbau und Umbau von Scheinwerfern und Leuchten"



ist das zweite Heft dieser Reihe. Auf anschauliche Weise wird gezeigt, wie Fahrzeuge auf H4-Scheinwerfer umgerüstet werden, wie Nebelschluß- und Rückfahrleuchten montiert werden, und noch mehr. Beide Broschüren können über den Bosch-Kundendienst bezogen werden.

Boote für Autodach und Kofferraum

Wassernarren, die sich keine 20-Meter-Luxusjacht leisten können, finden im neuerschienenen „Autoboote"-Katalog des Drei Brunnen Verlags Stuttgart alles Wissenswerte über Boote fürs Autodach oder den Kofferraum. „Auto-Boote" gibt's im Buchhandel für sechs Mark.

Einfluß der Unternehmer

Ingolf Zera: „Die Herrscher", Bund-Verlag Köln, Preis: 9,80 Mark. Das vierte Buch der Serie „ran-Bücher" zeigt erneut, daß politische Bücher auch lebendig und spannend sein können. An sieben Beispielen wird Unternehmermacht dokumentiert. Es geht dabei weniger um undemokratische Zustände in Betrieben, als vielmehr um die zweite Seite der Medaille wirtschaftlicher Macht: die Macht der Unternehmer auf Stadtverwaltung, Gemeinderat und Bevölkerung.

Bölls Gesamtwerk

Heinrich Böll: Werkausgabe
Band 1: Ganzleinen mit Schutzumschlag, 462 Seiten, 19,80 DM. Band 2: Ganzleinen mit Schutzumschlag, 528 Seiten, 19,80 DM.
Zum 60. Geburtstag von Heinrich Böll (21. 12. 1977) begann die Büchergilde eine Werkausgabe, die in zehn Bänden das in 30 Jahren entstandene Werk des Autors umfassen wird. Zum ersten Mal wird damit die gesamte Arbeit des produktivsten, entwicklungsreichsten und prominentesten Autors der Nachkriegszeit vorliegen. Die ersten beiden Bände enthalten Romane und Erzählungen von 1947 bis 1951 und von 1951 bis 1954. (Mit Anmerkungen und Quellennachweis.)

Einsamkeit einer ausrangierten Ehe

Sloan Wilson: Wie ein wilder Traum
Ganzleinen mit Schutzumschlag, ca. 400 Seiten, 17,80 DM.
Daniel, erfolgreicher Fernsehproduzent, und Caroline, begehrteste Ballschönheit der feinen Bostoner Gesellschaft, waren einst Nachbarskinder. Sie hatten sich schon aus den Augen verloren, als sie sich unvermittelt in der verwirrenden Einsamkeit eines ausrangierten Schiffes wiederbegegnen und leidenschaftlich ineinander verlieben.
Jung und unerfahren taumeln sie in eine Ehe, die schließlich unter den Belastungen von Karrierehunger, Vergnügungssucht und puritanischen Normen zerbricht.

Tips für Autofahrer von Mobil

Ebenfalls fürs Handschuhfach gedacht ist die Broschüre „Tips für Autofahrer" von der Mobil Oil AG Deutschland. Natürlich dreht sich in diesem Heftchen alles ums lieb und teuer gewordene Öl. Genauer gesagt: Es werden brauchbare Tips für Betrieb und Schmierung des Autos gegeben. Erhältlich bei der Mobil Oil AG, Steinstraße 5, 2000 Hamburg 1.

Gefahrenlehre für die Jugend

Dr. Gerhard Munsch: Gefahrenlehre für die Jugend, 192 Seiten, vierfarbig. Verlag für Verkehrssicherheit und -praxis Auer und Fürst. Preis: 17,80 Mark.
Ein Lehrbuch nicht nur für den alleinigen Gebrauch in der Schule, sondern und vielleicht auch gerade für die Familie, hat



der als Verkehrserzieher schon recht bekannte Autor geschaffen. Das in sechs Teile gegliederte Buch soll bei Kindern und Jugendlichen den sogenannten Verkehrssinn entwickeln helfen, wobei Dr. Munsch unter Verkehrssinn ein feines Gespür für Verkehrsgefahren versteht, das durch Vertrautheit mit der

Verkehrswelt zu erlangen ist und den „jugendlichen Partner“ an den Verkehr mit all seinen Tücken heranführen soll.

Sachbuch für Aquarianer

Hans J. Mayland: Das Aquarium

Laminierter Einband, 334 Seiten mit vielen farbigen und schwarzweißen Abbildungen, 28,80 DM.

Der Verfasser, ein Praktiker der Aquarienkunde und bekannter Tierfotograf, erklärt die Bauweise der Behälter, die Einrichtung, die Bepflanzung und den Fischbesatz. Er berichtet von den Lebensgewohnheiten der Fische in der Freiheit und im Aquarium, die er an Hand zahlreicher Farbfotos belegt, und gibt Antwort auf viele Fragen, wie Futtervorlage, Fischkrankheiten und Zusammenleben verschiedener Rassen. Dieses Sachbuch ist eine Hilfe für den Anfänger wie auch für fortgeschrittene Aquarianer.

Lust am Abenteuer?

Erica Jong: Angst vorm Fliegen

Ganzleinen mit Schutzumschlag, 408 Seiten, 19,80 DM.

Die Heldin dieses Romans, Isadora Wing, berichtet mit Witz, furiosem Temperament und hemmungsloser Freimütigkeit von ihren Männergeschichten und Mißgeschicken, von ihrem Hin- und Hergerissensein zwischen dem bürgerlichen Wunsch nach Ordnung, Ehe, Sicherheit und der Lust auf Abenteuer.

Dieses Buch hat die Leser in zwei Gruppen gespalten: in diejenige, die es frisch, frech, witzig und mutig finden, und in jene, die es für schamlos, pornographisch und unweiblich halten.

Im übrigen sollte man die englische Originalfassung kennen, wenn man sich an der vielzitierten Wortschöpfung für jenes reizvolle Geschäft ergötzen will, das hierzulande manchem Zeitgenossen eben dieses Jong-Wortes wegen so erschrecklich scheint.

HANNES RUMREISER
blättert in Prospekten



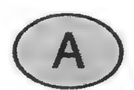
Abseits vom Massentourismus

Pfundweise werden sie uns auf den Schreibtisch geschüttet – die Urlaubskataloge, umfänglichen Angebotsbroschüren, Werbeprospekte , Spezial- und Superpreis-Angebote für die neue Saison. Fast fünfzig Zentimeter hoch, also immerhin fast einen halben Meter groß war der Haufen, der allein für diese Ausgabe gesichtet und bewertend selektiert werden mußte!

Es geht nicht um die Arbeit des Sichtens und Lesens. Die gehört zu unserem Job.

Es geht vielmehr darum, das für Sie Nützliche herauszupicken. Nur: Nach welchen Kriterien? Was ist für Sie oder Sie oder Sie – das Nützliche? Sie sollten es uns wirklich sagen. Wir sind nämlich unter anderem dafür da, Ihnen zu helfen.

Stimmt's: Mit dem Erscheinungshinweis auf dickleibige Kataloge und Broschüren ist Ihnen wenig gedient; auch nicht mit dem Hinweis auf fein gemachte, leckere Reisezielprospekte. All das bekommen Sie nämlich übersichtlich geordnet in jedem Reisebüro – um die Ecke. Was Sie dort nicht finden, nehmen wir an, das sind die in Pressediensten und Informationsblättern „an die Redaktionen" verbreiteten Reise- und Urlaubsangebote. Sie haben, so scheint es zumindest, den Vorteil, daß sie noch nicht zum Repertoire der Massentourismus-Branche gehören. Deshalb wollen wir Ihnen heute aus diesen Angeboten einiges vorlegen. Liegen wir richtig?



AUSTRIA/ÖSTERREICH

Bestimmt nicht alltäglich: Kostenloser Segelschein in 1246 m Alpenhöhe! Gerlos im Tiroler Zillertal bietet ein Pauschalarrangement mit Pfiff: Während der „Segelwochen" vom 17. Juni bis 16. September gibt es bei der Buchung eines 7-Tage-Aufenthaltes (Übernachtung/Frühstück ab 630 Schilling, also unter 100 Deutsche Mark) kostenlosen Segelunterricht inclusive Segelschein, und während der gleichzeitig laufenden „Fitnesswochen" gratis drei Stunden Segeln und drei Stunden Rudern auf dem Stausee; weiter gehören in dieses Paket: zwei Bergwanderungen und zwei Talwanderungen mit Führer sowie die Benutzung des Trimmpfades. Fehlt nur noch Reiten, dann haben wir sie, die „berittene Gebirgsmarine". Weitere Informationen: Fremdenverkehrsverband, A-6281 Gerlos/Zillertal. Telefon: 00 43 52 84-2 44.

„Genießerwochen" offeriert das Tiroler Inntal für die Vor- und Nachsaison. Eine Woche im Doppelzimmer mit Frühstück kostet pro Person 60 DM; Halbpension 130 DM und Vollpension 160 DM. Schwaz und Pill bieten 40 Kilometer Wanderwege, beheiztes Freibad, Sessellift zum Kellerjoch und Ausflüge ins nahe Innsbruck oder Zillertal. „Gästebüro", Postfach 45, A-6130 Schwaz/Tirol. Tel.: 00 43 52 42-20 40.

Wer's „Salzburger Land" erleben und genießen möchte, der sollte vorher die Dienste der „9 Urlaubshelfer" in Anspruch nehmen. Eine überarbeitete und aktualisierte Serie von Informationsmaterial: „120 Orte stellen sich vor", „Urlaub auf dem Bauernhof", „Camping und Caravaning", „Ferienwohnungen und Ferienhäuser" . . . – außerdem: Hotelpreisliste Sommer '78 und Sonderangebote Frühjahr-Herbst '78. Das Landesverkehrsamt, Mozartplatz 1, A-5010 Salzburg wartet auf ihre Karte.

Krach und Tempo im Urlaub? Bitte schön. Die „Jim Russel Racing Drivers School" veranstaltet am Salzburgring, der östlich der Festspielstadt gelegenen Rennstrecke, im Sommer Kurse auf „Formel Ford Autos (110 PS, 230 km/h Spitze)". Ist das Spitze?
Es stehen insgesamt 13(!) Rennwagen zur Verfügung. Zum Kurs gehört selbstverständlich auch die zur Beherrschung eines solchen Fahrzeugs notwendige Theorie – Unterrichtung. Im Preis von DM 1771,– bis 2307,– (je „nach Anzahl der gefahrenen Lektionen") sind enthalten: 20 Lektionen in Theorie und Praxis, Rennauto, Treibstoff, Betreuerteam, Straßenbenützung, Sturzhelm, Overalls sowie Haftpflicht- und Unfallversicherung. Die Rennfahrerschule arrangiert auch die Unterkunft in Pensionen oder Privatquartieren der Umgebung.
Adresse: Jim Russel International Racing Drivers School Austria, A-8720 Knittelfeld. Tel.: 00 43 35 77-33 36 und abends 00 43 35 12-43 57.

Die „Ramsauer-Foto-Wochen" in der steirischen Dachstein-Tauern-Region werden von Fachleuten der Firma Leitz/Wetzlar (Leica) ausgerichtet und betreut. Die Leitung der Kurse liegt in Händen von Hanns Gsellmann, einem, wie es heißt, „hochangesehenen Leica-Fotografen". Die „Foto-Wochen" finden im Frühjahr unter dem Motto „Bergfrühling und Folklore" vom 21. bis 28. Mai statt, die Herbstkurse während der ersten zwei Oktoberwochen. Die Pauschalpreise (Frühjahr: ab 3845,– Schilling; Herbst: ab 3650,–) schließen sieben Hotelübernachtungen mit Halbpension, fachliche Betreuung durch den Kursleiter sowie die „zahlreichen Nebenkosten" ein (zum Beispiel: kostenlose Leica-Ausrüstung, Dampflok- und Gletscherbahnfahrten . . .).
Adresse: Verkehrsverein Ramsau, A-8972 Ramsau/Dachstein. Tel: 00 43 36 87-29 25.

Linz, Österreichs drittgrößte Stadt, buhlt um die Gunst der Touristen und ködert unter anderem mit seiner „gemütlichen Altstadt"; und zum Beispiel mit einem Spezialarrangement „Kinderfreundliches Linz"; und mit einer Charakter fordernden Großzügigkeit: Wer – ein bißchen – gegen die Straßenverkehrsordnung verstößt (gell, wir tun so etwas im Ausland nicht!) und zum Beispiel falsch parkt, der wird nicht gleich auf den Kopf gestellt. Er wird freundlich darauf hingewiesen, daß er ein Verkehrs-

sünderlein ist. Sich also gegenüber den Anständigen rücksichtslos verhält. „Keine böse Erinnerung“ soll an den Aufenthalt gebunden sein. Zurück zum kinderfreundlichen Linz: Zwei Erwachsenen mit einem Kind bis zum vollendeten 12. Lebensjahr wird ab 96,50 DM zum Beispiel dieses Programm angeboten: Anreise am Samstag, Mittagessen-Ausflug auf den Pöstlingberg mit der steilsten zahnradlosen Bergbahn Europas und Fahrt mit der Grottenbahn durch eine Märchenwelt. Abendessen. Am Sonntag vormittag, nach dem Frühstück, Fahrt zum Wildpark oder Besuch des Eisenbahnmuseums im Linzer Schloß. Nach dem Mittagessen Besichtigung des berühmten Botanischen Gartens oder Besuch des Kinderspielplatzes am Bauernberg.
Die haben sich eine ganze Latte solcher Dinge einfallen lassen. Unter anderem Motorboot-Ferien auf der Donau und spezielle Arrangements für Golfer. Lassen Sie sich doch mal informieren: Fremdenverkehrsverband Linz, Altstadt 17, A-4010 Linz, Tel.: 00 43 7 32-2 74 14.

Einen beispielhaften Service für Feriengäste haben sich neun Hotels im Tiroler Höhenkurort Igls bei Innsbruck einfallen lassen: „Igler Gäste – Igler Hoteliers = eine Familie“, das heißt, daß die Vollpensionsmahlzeiten in jedem der dieser Gruppe angehörenden Hotels eingenommen werden können. Damit kein Mißverständnis aufkommt: Die Hotels liegen allesamt an interessanten Ausflugspunkten und nicht etwa irgendwo da hinten. Und noch etwas: Die Preisvorteile einer Vollpensionsbuchung bleiben „natürlich“ erhalten. Am besten, Sie lassen sich mal den Sonderprospekt „Treffpunkt Igls '78“ kommen.
Verkehrsverein, A-6080 Igls/Tirol, Tel.: 00 43 52 22-71 01.



BELGIEN

Klar und übersichtlich, gegliedert nach den neun Provinzen des Landes, präsentiert sich das amtliche Verzeichnis „Hotels in Belgien“. Es enthält das für eine Auswahl notwendige Wissenswerte (einschließlich Kartenskizzen) und ist erhältlich beim „Belgischen Verkehrsamt“, Berliner Allee 47, 4000 Düsseldorf 1, Tel.: 02 11-32 60 08.

Über die gleiche Adresse erhalten Sie den Belgischen Veranstaltungskalender 1978: Belgien von A (Antiquitätenmarkt in Durbuy) bis Z (Ziegenmarkt in Bree). 447 Veranstaltungen warten auf Sie.

Na endlich, werden die Auto-Touristen sagen: Die Umgehungsautobahn für Brüssel ist fertig. Wirklich. Die Ringautobahn ist „ring“. Passen Sie aber gut auf: Sollten Sie über den 1,7 Kilometer langen Viadukt fahren – da sind vier geldgierige Radargeräte fest installiert. Klick macht's, wenn Sie über 80 km/h fahren. Ärgern Sie die doch: Bleiben Sie drunter, lassen Sie die, die's nötig haben, ruhig in die Falle rasen. Für den kleinen Geldbeutel ist die Broschüre „Budget Holidays 1978“ gedacht: Verbilligungen bei der Eisenbahn, Ferien auf dem Bauernhof oder Urlaub in einzelnen Häusern, Zentren und Feriendörfern belgischer Vereine für Sozialtourismus – das sind die Stichwörter in diesem Katalog der „Spar-Informationen“. Das belgische Verkehrsamt in Düsseldorf schickt Sie Ihnen. Sie müssen sie nur anfordern. Kostet nichts.



SCHWEIZ

CH? Ich hab's lange nicht gewußt: = Confoederatio Helvetica. Gewußt – was ist wo los: Der „Veranstaltungskalender 1978“ für die „Zentralschweiz – jederzeit Ferienzeit“ sagt's Ihnen. Der Verkehrsverband Zentralschweiz, Pilatusstraße 14, CH-6002 Luzern, Telefon: 00 41 41 – 23 70 45 schickt ihn Ihnen.

„Schweizer Maultiersafari“: Vom 7. Mai bis 15. Oktober führen Welcome Swiss Tours 20 einwöchige Maultiersafaris durch. Das Wander- und Reiterlebnis auf Schustersrappen und Maultierrücken in Gruppen bis zu 20 Personen führt von Grimentz nach Haute Nendaz durch die Berge des Kantons Wallis. Übernachtet wird in typischen Landgasthäusern. Und kosten tut's bei Unterkunft mit Vollpension einschließlich der Viechermiete (ein Tier für zwei Personen!) ab 695 Sfr. Mehr sagt Ihnen:
Welcome Swiss Tours, 7 avenue Benjamin Constant, CH-1003 Lausanne, Telefon: 00 41 21-20 68 21.

Hobbyferien – bitte sehr: Sechs übersichtlich gegliederte Broschüren informieren Sie über die möglichen Hobby-Pauschalarrangements. Da ist eine Menge drin. Von Angeln bis Zeichnen. Sie müssen die Dinger nur hier bestellen:
Schweizer Verkehrsbüro, Kaiserstraße 23, 6000 Frankfurt, Tel.: 06 11-23 60 61.

Ferien mit dem Camping-Bus? Angeboten werden „Landkreuzer“ (für zwei Erwachsene und drei Kinder: 115 Sfr. pro Tag von Juni bis Oktober), „Camper“ (für vier Erwachsene und ein Kind: 140 Sfr. pro Tag) und „Wohnmobils“ (mit Dusche, Toilette, warmem Wasser – und solchen feinen Sachen mehr). Kostet auch 180 Sfr. pro Tag. Übernommen und abgegeben werden die Fahrzeuge an den Flughäfen Zürich-Kloten und Genf-Cointrin. Wer zwölf Tage mietet, der hat damit alle gefahrenen Kilometer bezahlt. Unter zwölf Tagen Miete sind 200 Kilometer pro Tag frei.
ACS-Reisen AG, Laupenstraße 2, CH-3001 Bern. Tel.: 00 41 31–25 08 44.

Ferienwohnungen in der Schweiz: Wenn Sie DM 6,30 auf das Postscheckkonto 155715–608 Frankfurt überweisen, dann schickt Ihnen das Schweizer Verkehrsbüro ein Verzeichnis der rund 5000 Ferienwohnungen in allen Teilen des Landes. Außerdem erhalten Sie dann ein Auskunftsblatt „Ferienwohnungen und Chalets“, aus dem Sie sämtliche Adressen von Ferienwohnungsvermittlern erfahren. Eine Zusammenstellung „Reiseliteratur Schweiz“ kann kostenlos mitbezogen werden. Sie müssen's nur mitbestellen.

Motels in der Schweiz – wo sind sie, wann sind sie geöffnet, was kosten sie und einiges mehr erfahren Sie aus dem kostenlos zu beziehenden Verzeichnis, das beim Schweizer Verkehrsbüro in Frankfurt zu haben ist. (Adresse: s. o.).



BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Baden-Württemberg:

Dem Trend zum Kurz-„Urlaub“ folgend, hat der Landesfremdenverkehrsverband Baden-Württemberg (Charlottenplatz 17, 7000 Stuttgart 1) drei „Berater“ mit Pauschalangeboten herausgebracht: „Die kleine Reise im Schwarzwald“, „Die kleine Reise Bodensee-Oberschwaben“ und „Die kleine Reise Neckarland-Schwaben“.

Kochen und Basteln in Altensteig im Nordschwarzwald: Wer eine 7-Tage-Pauschale bucht (Ü/F: DM 98,– bis DM 192,– VP), der kann an einem Kochkurs für schwäbische und internationale Spezialitäten teilnehmen oder eben an einem Bastelkurs. Kostenlos ist dann auch der Besuch des Hallenbades. Wer nicht schwimmen kann, dem wird's kostenlos beigebracht. Städtisches Verkehrsamt, 7272 Altensteig 1, T.: 0 74 53–80 11.

Einen „Geologischen Hobby-Urlaub“ offerieren die Städte Blumberg, Bräunlingen, Donaueschingen und Hüfingen. In einer Woche lernen die Teilnehmer die wichtigsten Gesteine und Fossilien kennen. Die Kursgebühren betragen 220,– DM, Übernachtung mit Frühstück für eine Woche gibt es bereits ab DM 70,–. Was man als Hobby-Geologe braucht, gibt's an Ort und Stelle.
Verkehrsamt, 7715 Bräunlingen, T.: 07 71–6 19 00.

Bayern

Einen medizinischen „TÜV“ im Urlaub haben sich die Chiemsee-Gemeinden ausgedacht. Ohne langwierige Anmeldungen und Wartezeiten können Sie sich in drei Stunden gründlich durchuntersuchen lassen. Weil's um Vorsorge geht, sind die meisten Krankenkassen zum Zahlen bereit. Fragen Sie halt mal beim Verkehrsverband Chiemsee e.V., Haus des Gastes, 8210 Prien, T.: 0 80 51–43 68 nach detaillierteren Informationen.

Jugendliche Pferdenarren kommen im „1-PS-Aktivurlaub“ im fränkischen Steinbach-Marktleugast auf ihre Kosten. Bei ungezwungen gestaltetem Tagesablauf (Ausritt, Stalldienst, Pferdepflege, Grillpicknick, Tischtennis, Schwimmen) sind die zehn- bis 18jährigen ganz unter sich. 280 Mark kostet die Woche (Ü/F) oder ab DM 360,– bei Vollpension. Adresse: Pony-Reitpension Weidner, 8654 Steinbach/Marktleugast (Fichtelgebirge); T.: 0 92 55–3 14.

8. maerz

hans schell, ace-pannenhelfer aus bonn rettete einem autofahrer das leben. einem 46 jahre alten autofahrer wurde auf der autobahn ploetzlich uebel. er konnte gerade noch sein fahrzeug auf der standspur anhalten, dann brach er mit einem herzinfarkt am steuer zusammen. der ace-pannenhelfer, der zufaellig vorbeikam, alarmierte ueber funk einen rettungshubschrauber. in begleitung eines notarztes wurde der ohnmaechtige autofahrer in die klinik gebracht.

15. maerz

urlaub von der schoensten und angenehmsten seite erlebte das ehepaar hoff aus garching bei muenchen im senegal. juergen hoff war einer der drei wunschreisengewinner bei unserer letztjaehrigen mitgliederwerbeaktion. als das ehepaar hoff im februar garching verliess, musste am fruehen morgen noch kraeftig schnee geschippt werden. am abend badeten sie bereits im atlantik. freizeitbeschaeftigungen gab es genug: neben



ausfluegen ins landesinnere, wo man eingeborenenstaemme besuchte, zaehlten reiten, tennis, tanzen sowie schwimmen zum programm des veranstaltenden reiseclubs. als besonders beeindruckend empfand das ace-mitglied den besuch der sklaveninsel goree. in 16 quadratmeter ''grossen'' raeumen waren bis zu 70 menschen zusammengepfercht und warteten auf ihren abtransport nach uebersee. das foto zeigt juergen hoff beim besuch des fischmarkts von m'bour. die fische werden dort in der prallen sonne getrocknet, waehrend unter den staenden einheimische schlafen.

4. april

mit einem aufruf zum benzinsparen wandte sich nun auch der pfarrer der evangelischen kirchengemeinde im schwaebischen koengen bei esslingen an die gemeindemitglieder. unter dem eindruck der ''amoco-cadiz-katastrophe'' stellt der gespraechskreis ''neuer lebensstil'' die in der allgemeinen energiedebatte interessante frage: ''wachen wir erst auf, wenn wir selbst opfer einer oelpest geworden sind?'' - im oertlichen mitteilungsblatt, wo der aufruf veroeffentlicht wurde, heisst es: ''solange das lebensgefaehrliche erdoel hemmungslos verschwendet wird, ist mit grosser wahrscheinlichkeit eine jaehrliche oelpest vom ausmass der katastrophe des tankers ebenso unausweichbar, wie die jaehrlich 15000 verkehrstoten''. um dies zu verhindern, stellte der gespraechskreis in anlehnung an die oekumenische initiative ''eine welt'' acht forderungen auf:
fahren sie weniger
fahren sie weniger weit
fahren sie weniger schnell (richtgeschwindigkeit)
fahren sie weniger riskant
fahren sie weniger mit dem eigenem wagen
fahren sie fahrrad
fahren sie gar nicht (zu fuss gehen)
schalten sie den motor ab.

12. april

an ideen ist bei den kreisclubvorstaenden kein mangel. der ace-kreisclub ingolstadt fuehrt jedes jahr eine orientierungs- oder bildersuchfahrt durch. fahrten, die an einfallsreichtum und findigkeit von fahrer und beifahrer einige anforderungen stellen. haben sie schon mal am sonntagnachmittag ein rohes ei, aber bitte mit brauner schale, zum kontrollpunkt bringen muessen? die veranstalter achten auch darauf, die



fahrtroute durch orte und strassen zu fuehren, die weitgehend unbekannt sind. so sind diese fahrten auch ein stueck heimatkunde. in der herbstveranstaltung des kreisclubs wurde ein wettbewerb fuer das beste urlaubs-dia ausgeschrieben. die jury hatte es bei der auswahl nicht leicht,doch herrschte allgemeine zustimmung, als bei der mit spannung erwarteten preisverteilung am clubabend im april 1978 kollege alfons brueckl aus den haenden des kreisclubvorsitzenden erwin ortolf den ersten preis erhielt.

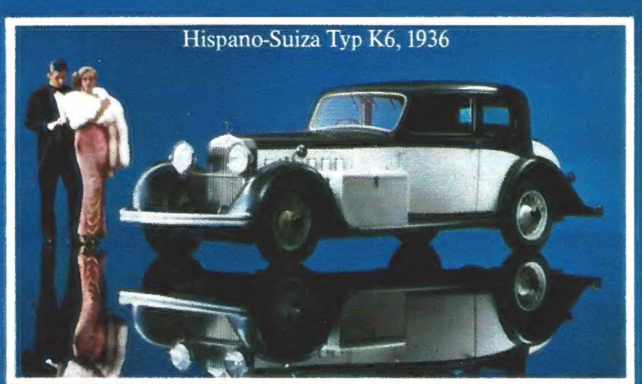
22. april

der urlaubs-quiz im lenkrad 3/1977 hatte schon seinen reiz. ein mercedes 200 als hauptpreis oder ein ferienaufenthalt in der karibik erschienen einer leserin aus braunschweig so attraktiv, dass sie der redaktion am 22. 4. 1978 (poststempel) die loesung des preisausschreibens zusandte. ob sie die richtigen vorbereitungen fuer die urlaubsfahrt, um die es in jenem quiz ging, fuer einen dauerbrenner hielt oder sich schlicht im datum vertan hat, ist noch offen. jedenfalls freuen wir uns ueber das ungeahnte echo, welches das preisausschreiben in zusammenarbeit mit dem deutschen verkehrssicherheitsrat hervorrief. hoffentlich ist die leserin nun nicht masslos enttaeuscht, wenn wir ihr mitteilen, dass nach dem einsendeschluss am 31. august 1977 die verlosung im dezember 1977 stattfand.

24. april

auch der tuev ist vor fehlern nicht sicher. die auf zuverlaessigkeit eingestellten technischen ueberwachungsvereine wurden diesmal vom druckfehlerteufel geprueft. so benachteiligte die ausgabe des tuev-auto-report 1978 im april bei der sonderauswertung stossdaempfer die citroen-modelle d und cx stark. die tabelle ueber die prozentsaetze der fahrzeuge mit defekten stossdaempfern gab fuer citroen d-modelle 53 prozent und fuer citroen cx-modelle 44 prozent an. zur ehrenrettung fuer die stossdaempfer von citroen-modellen stellte der tuev den fehler nachtraeglich richtig. die prozentsaetze fuer citroen d-modelle lauten 16,2 prozent und fuer die cx-modelle 6,5 prozent.

...schon immer!


Hispano-Suiza Typ K6, 1936

Ihrem Auto zuliebe das beste Öl von Veedol.



Mit neuentwickelten,
hochwirksamen
Synthesestoffen.



Motor Oil

Verlangen Sie Veedol in Ihrer Werkstatt. Sie bekommen es außerdem an allen Bundesautobahntankstellen.



Einer, der Stadt- und Überland-Format hat. Der Ford Fiesta.

Daß ein Kompakt-Auto ein guter Städter ist, liegt nahe. Vorausgesetzt, es ist so wendig wie der Ford Fiesta. Und paßt in Parklücken, an denen andere vorbeifahren müssen. Fiesta-Länge: 3 Meter 56. Wenn dazu noch ein so einladender Gepäckraum kommt wie beim Fiesta – bis zu 1205 Liter bei umgeklappter Rücksitzlehne –, dann kann man von bestem Stadt-Format sprechen.

Überraschender ist jedoch das Überland-Format des Fiesta. Sein Platz zum Fahren. Sein Platz zum Mitfahren. Da kommt keiner zu kurz. 87 cm Beinfreiheit lassen auch hinten keine Enge aufkommen. Die großzügige Rundumsicht von 86 % kann sich sehen lassen. Komfortabel auch auf langer Strecke.

Daß der Fiesta in Stadt und Land gleichermaßen beliebt ist, beweist er auf eindrucksvolle Weise. Denn nie vorher war in Europa ein neues Auto im ersten Jahr nach seiner Einführung so erfolgreich.

Klasse statt Masse.

Ford

Das Zeichen der Vernunft.

Wieder ein Zeichen der Vernunft. *Alle neuen Fiesta, Escort, Taunus, Capri und Granada (Benzinmotoren) brauchen nur noch alle 20.000 Kilometer eine Inspektion. Dazwischen lediglich eine Kontrolle.*